Die Eigentumsverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn,

insbesondere das Nutzungsverhältnis zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und dem Reich.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors
der Rechtswissenschaft

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Martin Luther-Universität Halle-Wittenberg,

vorgelegt von

Hans Thiemann

Gerichtsreferendar aus Berlin.

Berichterstatter: Dozent Dr. Isele.

1936

Druck: Handelsdruckerei C. Trute, Quakenbrück.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern!

Inhaltsangabe.

Seite

I. Die Reichsbahn und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG.) 1

1. Einführung. 1
2. Die Rechtsnatur der DRG. 1
   a) Die DRG. als juristische Person des öffentlichen Rechts. 1
   b) Die DRG. im Vergleich zur Aktiengesellschaft. . . 5
   c) Die DRG.: Körperschaft oder Anstalt? 8
   d) Die Reichsbahn als ein Stück der öffentlichen Verwaltung des Reiches. 9
   e) Die DRG. als rechtsfähige öffentliche Anstalt. . . 13
   f) Die Reichsbahn als wirtschaftliches Unternehmen, . 15

II. Die Einteilung des Vermögens bei der deutschen Reichsbahn. 18

1. Die geltende Zweiteilung und ihre Vorgeschichte. (Die Verordnung vom 12. Februar 1924). 18
2. Das Gesellschaftsvermögen der DRG. 21
3. Das Reichseisenbahnvermögen. 23
   a) Umfang. 23
   b) Die Gesamtsache der „Reichseisenbahnen" im besonderen. 25

III. Das Reichseisenbahnvermögen und seine Träger. . . . 31

A. Das Reichseisenbahnvermögen im allgemeinen. . . . 31

1. Die Stellung des Reiches. 31
   a) Die Verfügungsbefugnis des Reiches. 31
   b) Die Erwerbsgeschäfte des Reiches. 36
2. Die Stellung der DRG. 38
   a) Das Betriebsrecht. 38
   b) Die Rechtsgeschäfte der DRG. gem. § 6 RbGesetz. . 39

c) Sonstige Fälle der Vermehrung des Reichseisenbahnvermögens 45
aa) Die Enteignung zugunsten der DRG. . . . 45
bb) Die Übertragung von Gesellschaftsvermögen an das Reich 46
B. Die öffentlichen Sachen des Reichseisenbahnvermögens im besonderen 47
1. Ihre Abgrenzung 47
2. Ihre rechtliche Sonderbehandlung 51
IV. **Das Nutzungsrechtsverhältnis zwischen der DRG. und dem Reich** 55
A. Die Frage der Zuordnung zum öffentlichen oder privaten Recht 55
1. Der Ausgangspunkt im Schrifttum 55
2. Die Bedeutung der Rechtsnatur der DRG. für die Vermögensausstattung 56
3. Keine Sonderstellung der Vermögensbeziehungen zwischen Reich und DRG 59
a) Die „notwendige Beteiligung" des Reiches an dem Nutzungsverhältnis der DRG. 59
b) Die einheitliche Zuständigkeit des Reichsbahngerichts. 60
4. Das Nutzungsverhältnis der DRG. und die öffentlichen Sachen 61
a) Die Verleihung eines öffentlichen Gebrauchsrechts. 61
b) Die Verwaltungsverschiebung 63
B. Das Nutzungsrecht der DRG. als Privatrechtsverhältnis. 64
1. Übersicht der bisherigen Ansichten 64
2. Das Nutzungsverhältnis und die Treuhand 65
3. Das Nutzungsverhältnis und die Pacht 67
4. Das Nutzungsrecht der DRG. als dingliches Recht . . 68
a) Das Nutzungsrecht als Nießbrauch 68
b) Das Nutzungsrecht als Unternehmensnießbrauch . 71
c) Die Folgerungen aus dieser Ansicht 80
aa) Die Stellung der DRG. als Nießbraucherin im einzelnen 80
bb) Die Beschränkungen der Verfügungsbefugnis des Reiches 83
cc) Die Beendigung des Nutzungsrechts der DRG. . 84

Schrifttums-Verzeichnis.

A. Lehrbücher, Kommentare und Einzelschriften.

Albrecht, Einführung in die Volkswirtschaftslehre, 1935.

Almsick, Die Rechtsstellung des Privateigentümers von Sachen des Gemeingebrauchs, 1928.

Anschütz, Die Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919, 4. Bearb. 1933.

Apelt, Der verwaltungsrechtliche Vertrag, 1920.
Gibt es ein Recht des einzelnen auf Benutzung der öffentlichen Wege? Fischers Zeitschrift für Verwaltungsrecht, Bd. 30, S. 97 ff.

Arndt, Kartellrechtliche Verwaltungsakte, Archiv f. öff. R., Bd. 50, S. 192 ff.

Aron, Das Rechtsverhältnis der Deutschen Reichsbahngesellschaft zum Reich und zur Reichsregierung. Eger-Entsch. Bd. 41, S. 194 ff.

Bartscher-Drinnenberg-Wenz, Preußisches Gerichtskostengesetz, 7. Aufl., 1932.

Beseler, System des gemeinen deutschen Privatrechts, 4. Aufl., 1. Abt., 1885.

Best, Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Diss. Köln 1926.

Beyerle, Bespr. von: Jenny, Der öffentliche Glaube . . ., Arch. civ. Prax. NF. Bd. 7, S. 368. ff.

Biermann, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch.

„ Drittes Buch: Sachenrecht, 3. Aufl., 1914.

„ Die öffentlichen Sachen, 1905.

Blüher, Reichsbahn und Reichspost in ihrer heutigen Gestalt, ZVDEV. 1926 S. 89 ff.

Brand-Schnitzler, Die Grundbuchsachen in der gerichtlichen Praxis, 6. Aufl., 1936.

Braun, Die rechtliche Stellung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Diss. München 1927.

Bühler, Übersicht über die Behördenorganisation des Reiches, i. Anschütz-Thoma, Hdbch. d. Dt. Staatsrechts, Bd. I, 1930 S. 586 ff.

Cosack (-Mitteis), Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Bd. I, 6., 7., 8. Aufl., 1913, 1922, 1927.

Crome, System des deutschen Bürgerlichen Rechts, Bd. I und III, 1900, 1905.

Curti, Englands Privat- und Handelsrechts, Bd. II, 1927.

Dernburg, Pandekten, Bd. I, 7. Aufl., 1902.

„ Das bürgerliche Recht, Bd. III, Sachenrecht, 4. Aufl., 1908, (zit. BR.).

Deutschbein, Die Rechtsstellung des Reichsbahnbeamten. Diss., Halle 1927.

Dorpmüller, Die Reichsbahn in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat, i.: Die Reichsbahn, 1933, S. 426 ff.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch, 3. Aufl., Bd. I, V, 2. Hälfte, 1930, 1932.

Eckhardt, Betrieb und Unternehmer, i. ZHR., Bd. 94, S. 1 ff.

„ Studien zu handelsrechtlichen Neuerscheinungen, i. ZBH. 1929, S. 171 ff.

Eger, Das Gesetz über die Bahneinheiten, Komm., 3. Aufl., 1914.

Ehrenberg, Der Kaufmann und das kaufmännische Unternehmen, Ehrenbergs Hdb. Bd. II, 1. Abt., 1914, S. 1 ff.

v. Eltz-Rübenach, Gütertarif der Reichsbahn. (Ansprache auf dem Presseempfang am 3. 1. 1936), Reichsbahn 1936, S. 46 ff.

Emig, Zur rechtlichen Stellung von Reichsbahn und Reichsbahngesellschaft, i. Jur. Rdsch. 1929, Sp. 661 f.

Enneccerus-Kipp-Wolff, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts.
Bd. 1: Einleitung — Allgemeiner Teil, 13. Bearb. von Nipperdey, 1931.
Bd. 2: Recht der Schuldverhältnisse, 12. Bearb. von Lehmann, 1932.
Bd. 3: Wolff, Sachenrecht, 9. Bearb., 1932.
Bd. 4: Kipp-Wolff, Familienrecht, 7. Bearb. 1931.

Elster, Art.: Geschäftsübernahme i. HdR. Bd. II, 1927, S. 812 ff.

„ Art.: Sondervermögen und Sachinbegriff i. HdR. Bd. V, 1928, S. 524 ff.

Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Bd. I, 9. Aufl. 1903, Bd. II, Abt. 1, 8./9. Aufl. 1905.

Fehr, Art.: Unternehmen i. HdR. Bd. VI, 1929, S. 247 ff.

Findeisen, Die Unternehmungsform als Rentabilitätsfaktor, 1924.

Fleischmann, Grenzen der Rechtswirksamkeit einer Tarifabrede . . ., Gruchots Beiträge, Bd. 61, S. 689 ff.

Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, 8. Aufl., 1928.

Forsthoff, Von den Aufgaben der Verwaltungsrechtswissenschaft, i. Deutsches Recht, 1935, S. 398 ff.

Forsthoff-Simons, Die Zwangsvollstreckung gegen Rechtssubjekte des öffentlichen Rechts, 1931.

Frank, Nationalsozialistisches Handbuch für Recht und Gesetzgebung, 1. Aufl., 1935.

Frey, Die Privatwirtschaft der öffentlichen Hand, Diss. Halle 1930.

Friedrichs, Bürgerliches und öffentliches Sachenrecht, i. Arch. f. öff. R., Bd. 40, S. 257 ff.

Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht, 1. und 2. Aufl. 1927, 1928.

„ Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im deutschen Reiche und in Preußen, 1930.

Fuchs, Das Wesen der Dinglichkeit, 1889.

„ Grundbuchrecht, 1902.

„ Probleme des Sachenrechts, i. Gruchots Beiträgen, Bd. 46, S. 549 ff.

„ Grundbegriffe des Sachenrechts, 1917.

Geiler, Die wirtschaftsrechtliche Methode im Gesellschaftsrecht i. Gruchots Beiträgen, Bd. 68, S. 593 ff.

Germershausen (-Seydel), Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen, Bd. I, 4. Aufl. 1932.

Gierke, Otto, Deutsches Privatrecht, Bd. I, 1895, Bd. II, 1905 (zit. DPr.).

„ Die Genossenschaftstheorie und die deutsche Rechtsprechung, 1887.

v. Gierke, Julius: Handelsrecht, 3. Aufl., 1929, 4. Aufl., 1933.

Giese-Neuwiehm-Cahn, Deutsches Verwaltungsrecht, 1930 (zit. Giese-N-C.).

Glum, Referat über: Huber, Das Deutsche Reich als Wirtschaftsstaat u. a. i. Arch. öff. R. NF. Bd. 25, S. 113 ff.

Güthe-Triebel, Die Grundbuchordnung, 2. Bde., 5. Aufl., 1929.

Haeffner, Aufbau und rechtliche Natur der Deutschen Reichsbahngesellschaft, i. Arch. f. Eb.-Wesen, 1927, S. 1248 ff., 1640 ff.

Haff, Institutionen der Persönlichkeitslehre und des Körperschaftsrechts, 1918.

Hatschek, Lehrbuch des deutschen und preußischen Verwaltungsrechts, 7./8. Aufl., 1931.

„ Die rechtliche Stellung des Fiskus im Bürgerlichen Gesetzbuche i. VA. Bd. VII, S. 424 ff.

Haustein, Die Träger öffentlicher Verwaltung im Eisenbahnrecht, i. Arch. öff. R., Bd. 50 (NF. 11), S. 100 ff.

Heck, Grundriß des Sachenrechts, 1930.

Hedemann, Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches, 1924.

Heim, Die Rechtslage der deutschen Reichsbahngesellschaft. Diss. Göttingen, 1930.

Hein, Grundriß des Treuhandrechts, 1929.

Herrmann, Die Grundlegung des öffentlichen Rechts, 1931.

Herrnritt, Grundlehren des Verwaltungsrechts, 1921.

Hesse, Grundriß der politischen Ökonomie Bd. 1: Deutsches Wirtschaftsleben, 1935.

Höhn, Allgemeines Schuldrecht, 1934.

Holtz, Die Grundgedanken der nationalsozialistischen Weltanschauung und die Tarifpolitik der Reichsbahn, i.: Die Reichsbahn, 1933, S. 829 ff.

Homberger, Verwaltung und Bewirtschaftung der Reichsbahn, i. Hoff-Kumbier-Anger: Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. 3. Ausg. 1927.

„ Die Gesetzgebung über die Deutsche Reichsbahn, i. JW. 1924, S. 1485 ff.

Huber, Wirtschaftsverwaltungsrecht, 1932.

„ Die Gestalt des deutschen Sozialismus, 1934.

Hübner, Grundzüge des deutschen Privatrechts, 5. Aufl. 1930.

Huch, Die Organisation und die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Diss. Leipzig, 1928.

Jacobi, Die rechtliche Natur der Eisenbahn-Unternehmungsformen in Preußen und im Reich. Diss. Frankfurt 1930 (zit. Jacobi).

Jacobi, Erwin, Betrieb und Unternehmen als Rechtsbegriffe, i. Festschrift für Ehrenberg, 1927, S. 1 ff.

Jacusiel, Nutzungsrechte am Handelsgeschäft. Diss. Berlin 1906.

Jaeckel-Güthe, Kommentar zum Zwangsversteigerungsgesetz, 6. Aufl., 1929.

Jellinek, Georg, Allgemeine Staatslehre, 3. Aufl., 1929.
„ System der subjektiven öffentlichen Rechte, 2. Aufl., 1905.
Jellinek, Walter: Verwaltungsrecht, 3. Aufl., 1931. (zit. Jellinek).
Jörs-Kunkel, Römisches Privatrecht, 2. Aufl., 1935.
Isay, Das Recht am Unternehmen, 1910.
Kaufmann, Verwaltung, Verwaltungsrecht, i. WB., 2. Aufl., Bd. III, 1914, S. 688 ff.
v. Kieuitz, Die deutsche Reichsbahngesellschaft i. Eger-Entsch. Bd. 41, S. 88 ff.
„ Ist die deutsche Reichsbahngesellschaft von Gerichtsgebühren befreit? Ebda. S. 204 ff.
„ Die rechtliche Lage der Reichsbahn gegenüber den Nachbarn, i. Gruchots Beiträgen, Bd. 71, S. 488 ff.
Kipp, Die „Floating charge" i. Dawes-Gutachten, in: Auslandsrecht, Jg. V, 1924, Sp. 135 ff.
Kittel, Der Staatsvertrag über die Reichseisenbahnen, 1920.
„ Einige Rechtsfragen der Deutschen Reichsbahn, i. Kittel-Nawiasky, Die Reichsbahn im öffentlichen Recht, 1932, S. 43 ff.
„ Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in ihren Beziehungen zum öffentlichen Recht, i. Die Reichsbahn, 1933, S. 27 ff.
„ Der Aufbau und die Organisation der deutschen Reichsbahn, in: Die deutsche Reichsbahn im Jahre 1935, Sonderausgabe des amtl. Nachr.blattes „Die Reichsbahn".
Klausing, Art.: Fiduziarische Rechtsgeschäfte, einschl. Sicherungsübereignung, i. Rvgl. HWB. Bd. III, 1931, S. 368 ff.
Koellreutter, Grundriß der Allgemeinen Staatslehre, 1933.
v. Köhler, Grundlehren des Deutschen Verwaltungsrechts, 1935.
Kohler, Der Dispositionsnießbrauch i. Iher. Jb., Bd. 24, S. 187 ff.
„ Verfügungsnutznießung, Verfügungsgemeinschaft und Gesamthandgut, Arch. civ. Pr., Bd. 107, S. 258 f.
Kormann, Grundzüge eines allgemeinen Teils des öffentlichen Rechts, i. Hirths Ann. 1912, S. 36 ff.
„ Art.: Öffentliche Anstalt in WB., 2. Aufl., Bd. III, 1914, S. 1 ff.
Kormann-List, (Kormanns) Einführung in die Praxis des Deutschen Verwaltungsrechts, 2. Aufl. v. List, 1930.
Korsch, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Diss. Heidelberg 1928.
Köttgen, Die erwerbswirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand und das öffentliche Recht, 1928.
„ Deutsche Verwaltung, 1936.

Kreß, Lehrbuch des allgemeinen Schuldrechts, 1929.

Kühne, Die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reich und der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Diss. Jena 1927.

Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 5. Aufl., Bd III, 1913, Bd. IV, 1914.

Lassar, Reichseigene Verwaltung unter der Weimarer Verfassung, i. Jahrb. öff. R., 1926, S. 1 ff.

„ Die reichseigene Verwaltung, in: Recht und Staat im neuen Deutschland (Hrsg. Harms), Bd. I, 1929.

„ Grundbegriffe des preußischen Wegerechts, 1919.

„ Der Erstattungsanspruch im Verwaltungs- und Finanzrecht, 1921.

Layer, Prinzipien des Enteignungsrechts, 1902.

Lehmann, Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Gesetzbuches, 4. Aufl., 1933.

Lehmann-Hoeniger, Lehrbuch des Handelsrechts, Bd. 1, 3. Aufl., 1921.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich, 2. Aufl., Bd. 1, 1914.

Lengemann, Reichsbahn und Reich, 1933.

Leonhard, Das Schuldrecht des BGB., Bd. I, Allgemeines Schuldrecht, 1929.

Leuthold, Öffentliches Interesse und öffentliche Klage im Verwaltungsrechte, i. Hirths Ann. 1884, S. 321 ff.

Liefmann, Zur Lehre von der Unternehmung, in: Die private Unternehmung . . . (hrsg. v. Hoeniger u. a.) Heft 1, 1914, S. 89 ff.

„ Die Unternehmungsformen, 3. Aufl., 1923.

Locher, Handels-, Wechsel- und Seerecht, 1933.

Magdeburg, Die rechtliche Natur der neuen Reichsbahngesellschaft. Diss. Göttingen, 1926.

Manthey, Die Reichsbahn-Emissionen. Diss. Halle, 1932.

Mayer, Otto, Deutsches Verwaltungsrecht, 2. Aufl. Bd. II, 1917, 3. Aufl. Bd. I u. II, 1924.

„ Eisenbahn und Wegerecht, in: Arch. öff. R., Bd. 16, S. 38 ff.

„ Die juristische Person und ihre Verwertbarkeit im öffentlichen Recht, in: Staatsrechtl. Abhandlungen, Festgabe für Laband, 1908, Bd. I, S. 1 ff. (zit. Jur. Pers.).

Maunz, Hauptprobleme des öffentlichen Sachenrechts, 1933.

„ Staatsbegriff und Verwaltung, in: Deutsches Recht, 1935, S. 393 ff.

Meißner-Kaisenberg, Staats- und Verwaltungsrecht im Dritten Reich, 1935.

Meyer, Herbert: Bespr. von: Oppikofer, Das Unternehmensrecht . . ., in Ztschr. f. Rgesch. g. A., Bd. 48, S. 540.

Müller-Erzbach, Deutsches Handelsrecht, 2. u. 3. Aufl., 1928.

Nawiasky, Die Stellung der Reichsbahn im Aufbau des Deutschen Staates. Der Schutz des Eigentums der Reichsbahn gegen Eingriffe von privater Seite. Beides in: Kittel-Nawiasky, Die Reichsbahn im öffentlichen Recht, 1932, S. 7 ff.; 85 ff.

Neufeld-Schwarz, Handelsgesetzbuch, Bd. I, 1931.

Nießen, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als öffentlich-rechtliche Anstalt, i. Arch. f. Eb.-Wesen, 1932, S. 605 ff.

„ Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als für Rechnung des Reiches verwaltete Anstalt. In: ZVMEV. 1932, S. 316 ff.

„ Die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Person des öffentlichen Rechts. In: Eger-Entsch. Bd. 54, S. 109 ff.

„ Zur Gerichtskostenpflicht der Deutschen Reichsbahngesellschaft und der Reichsautobahnen. ZVMEV. 1936 S. 148 ff.

Nipperdey, Die Frage des Schutzes des Unternehmens nach § 823, Abs. 1 BGB. in: Beiträge zum Wirtschaftsrecht, Bd. 62 der Arbeiten zum Handels-, Gewerbe- und Landwirtschaftsrecht, Hrsg. Heymann, 1931, II, S. 1 ff.

Nußbaum, Das Nießbrauchsrecht des BGB. unter den Gesichtspunkten der Rechtstatsachenforschung, 1919.

Oertmann, Bürgerliches Gesetzbuch, Allgemeiner Teil, 2. und 3. Aufl., 1908, 1927.

„ Bayerisches Landesprivatrecht, 1903. (zit. Bayer. LprR.).

Oppikofer, Das Unternehmensrecht in geschichtlicher, vergleichender und rechtspolitischer Betrachtung, 1927.

Ottmann, Das öffentliche Eisenbahnrecht Frankreichs, i. Arch. f. Eb.-Wesen, 1927, S. 561 ff.

Passow, Betrieb, Unternehmen, Konzern, 1925.

„ Art.: Unternehmen, in WB. d. Volksw., 4. Aufl. 1933, Bd. III, S. 654.

Peters, Bespr. von: Reschke, Die rechtliche Stellung der Reichseisenbahngesellschaft, in: Pr. Verw. Bl., Bd. 48, S. 621 f.

Philippovich, Grundriß der politischen Ökonomie, 19. Aufl., Bd. 1: Allgemeine Volkswirtschaftslehre, 1926.

Pickert, Die Rechtsstellung der deutschen Reichsbahnen. Diss. Jena 1925.

Pisko, Das Unternehmen als Gegenstand des Rechtsverkehrs, 1907.

„ Das kaufmännische Unternehmen i. Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, Bd. II, Abt. 1, 1914, S. 195 ff.

Pischel, Die Reichsbahn — ein deutsches Unternehmen, i. Deutsche Verwaltung, 1934, S. 21 f.

Planck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Bde. I und II, 2. Hälfte, 4. Aufl. 1913, 1928, Bd. III, 1. Hälfte, 5. Aufl., 1933.

Poetzsch-Heffter, Handkommentar der Reichsverfassung, 3. Aufl., 1928.

Predari, Die Grundbuchordnung, 1907.

„ Art.: Bahneinheit i. Rvgl. HWB., Bd. II, S. 343 ff.

Prion, Die Lehre vom Wirtschaftsbetrieb, Buch 1, 1935.

Reinemann, Die rechtliche Natur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Diss. Halle 1927.

Reinhard, Bespr. von: Nußbaum, Das Nießbrauchsrecht des BGB. . . ., in: JW. 1920, S. 28 ff.

Reschke, Die rechtliche Stellung der Reichseisenbahngesellschaft. Diss. Heidelberg, 1927.

Richardt, Die Änderung der Rechtsverhältnisse der deutschen Eisenbahnbeamten von 1920 bis 1924. Diss. Würzburg, 1926.

Rosin, Das Recht der öffentlichen Genossenschaft, 1886.

v. Rozycki-v. Hoewel, Das Grundbuchrecht, 1934.

Ruth, Bespr. von: Oppikofer, Das Unternehmensrecht . . ., in: Arch. civ. Prax. NF. Bd. 9, S. 106 ff.

Ruyters, Die Wandlungen der Deutschen Reichsbahn unter dem Einfluß des Dawesplanes. 1930.

zit.: RGR.-Komm., Das Bürgerliche Gesetzbuch mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts, 8. Aufl.., Bd. 1, 3, 1934; Bd. 4, 1935.

Sarter, Die Reichseisenbahnen, 1920.

„ Die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn, i. Arch. f. Eb.-Wesen, 1924, S. 201.

Sarter-Kittel, Die (neue) Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 1. Aufl., 1924, 3. Aufl., 1931.

Schoen, Deutsches Verwaltungsrecht, in: v. Holtzendorff-Kohler, Enzyklopädie der Rechtswissenschaft, 7. Aufl., Bd. 4, 1914, S. 193 ff.

Schönfeld, Rechtsperson und Rechtsgut im Lichte des Reichsgerichts . . ., in: Die Reichsgerichtspraxis im Deutschen Rechtsleben, 1929, Bd. II, S. 191 ff.

Schultze, Treuhänder im geltenden bürgerlichen Recht, in: Iherings Jb., Bd. 43, S. 1 ff.

Schulze, Das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn und die Gesellschaftssatzung vom 30. August 1924, 1924.

Siber, Das Verwaltungsrecht an fremdem Vermögen im Deutschen BGB., Iher. Jb. Bd. 67, S. 81 ff.

Siebert, Das rechtsgeschäftliche Treuhandverhältnis, 1933 (Arbeiten zum Handels-, Gewerbe- und Landwirtschaftsrecht, Hrsg. Heymann, H. 68).

Sigloch, Die Unternehmungen der öffentlichen Hand, 1929.

Sokolowski, Die Philosophie im Privatrecht, Bd. I: Sachbegriff und Körper in der klassischen Jurisprudenz und der modernen Gesetzgebung, 1902.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 14. Aufl., Bd. 1, 1932, Bd. 4, 1933.

v. Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 9./10. Aufl., Bd. I, 1925, Bd. II, 2. Teil, 1928; Bd. III, 1. Teil, 1935; 2. Teil, 1936; Bd. IV, 1. Teil, 1926.

Steinbach, Die öffentlichen Wegservituten, in: Bayer. Verw. Bl., 1926, S. 353 ff.

„ Über die öffentlichen Wegservituten, in: Bayer. Verw. Bl., 1927, S. 261 ff.

„ Neue Studien über das Wegerecht, in: Bayer. Verw. Bl., 1931, S. 189 ff.

Tezner, Die Privatrechtstitel im öffentlichen Recht, Arch. öff. R., Bd. 9, S. 325 ff., 489 ff.

Triepel, Der Konviktorienbeitrag der Landschaft Norder-Dithmarschen, in: Berliner Festschrift für Brunner, 1914, S. 523 ff.

v. Tuhr, Der Allgemeine Teil des Deutschen Bürgerlichen Rechts, Bd. I, Allgemeine Lehren und Personenrecht, 1910.

Volmer, Die Verfügung über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens gemäß § 6 Ziff. 2 RbGes. ZVDEV. 1930 S. 986 ff.

Waldecker, Über den Begriff der Korporation des öffentlichen Rechts nach preußischem Recht, 1913.

Warneyer, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich, Bd. 1, 2. Aufl., 1930.

Weber, Adolf, Allgemeine Volkswirtschaftslehre, 1932.

„ Leitfaden der allgemeinen Volkswirtschaftslehre, 1934.

Weber, Grundstückserwerb für Zwecke der Reichsbahn, i. ZVDEV. 1927, S. 93.

„ Nochmals Grundstückserwerb für Zwecke der Reichsbahn, i. ZVDEV. 1927, S. 354.

Wieland, Handelsrecht, Bd. 1 und 2 (Neudruck der 1. Aufl., 1921), 1931.

Willkomm, Die rechtliche Ausgestaltung des deutschen Eisenbahnwesens von 1871 bis 1925. Diss. Köln 1926.

Witte, Eisenbahn und Staat (4. Erg.-Heft zu Harms: Weltwirtschaftliches Archiv), 1932.

Wolff, H. I., Organschaft und juristische Person, Bd. 2: Theorie der Vertretung, 1934.

Wolff, Martin, Über einige Grundbegriffe des Handelsrechts, in: Berliner Festg. f. Otto Gierke, 1910, Bd. II, S. 115 ff.

v. Zabiensky, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft unter besonderer Berücksichtigung ihrer öffentlich-rechtlichen Befugnisse. Diss. Breslau 1930.

Zeiske, Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Diss. Jena 1929.

B. Entscheidungen.

1. des Reichsgerichts:

a) in den amtlichen Sammlungen:

RGZ. Bd. 18, S. 341
Bd. 39, S. 204
Bd. 53, S. 218
Bd. 66, S. 356
Bd. 70, S. 226
Bd. 77, S. 36
Bd. 84, S. 214, 284, 327
Bd. 87, S. 34
Bd. 91, S. 12
Bd. 95, S. 235
Bd. 109, S. 90
Bd. 124, S. 104
Bd. 125, S. 108
Bd. 126, S. 156
Bd. 127, S. 341
Bd. 130, S. 264
Bd. 133, S. 263

RGStr. Bd. 59, S. 384
Bd. 60, S. 139

b) in anderen Sammlungen:

Eger-Entsch. Bd. 52, S. 55
Verkehrsr. Rdsch. 1925, S. 1655

2. des Reichsfinanzhofes:

RFH. Bd. 17, S. 326
Bd. 21, S. 323
Bd. 37, S. 214 = JW. 1935 S. 2526
Bd. 38, S. 335

3. anderer Gerichte:

KG. JMBl. 1925, S. 209, 405
JFG. Bd. 9, S. 165 = Eger-Entsch. Bd. 53, S. 37
JFG. Erg. Bd. 3, S. 216
JW. 1935, S. 3558 = VAE. 1936 S. 28

Bayer. Ob. LG., JW. 1926, S. 825

OLG. Dresden, Eger-Entsch. Bd. 42, S. 303

OLG. Frankfurt, JW. 1926, S. 622

OLG. Naumburg, JW. 1929, S. 793

OLG. Stuttgart, JW. 1925, S. 2498 = DJZ. 1925, Sp. 1441

Pr. OVG. Bd. 72, S. 299

VGH. Braunschweig, Eger-Entsch. Bd. 42, S. 39

LG. Hall, Eger-Entsch. Bd. 42, S. 175

LG. Hildesheim, Eger-Entsch. Bd. 57, S. 48

LG. Leipzig, ZVDEV. 1927, S. 914

C. Sonstige Quellen.

Die Berichte der von der Reparationskommission eingesetzten beiden Sachverständigenkomitées vom 9. April 1924. Drucksachen des Dt. Reichstags, II. Wahlperiode, 1924, Nr. 5; ausgeg. am 17. Mai 1924.

Begründung zum Gesetz zur Änderung des Reichsbahngesetzes, Drucksachen des Deutschen Reichstags, IV. Wahlperiode, 1928, Nr. 1622, ausgeg. am 6. 2. 1930.

Die Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das 8. Geschäftsjahr, 1932, und das 10. Geschäftsjahr, 1934, in: Die Reichsbahn, 1933, S. 384 ff., 1935, S. 598 ff.

Hermann, Gesetze und Verordnungen betreffend die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und ihr Personal, 1925.

Motive zu dem Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. Amtliche Ausgabe, 1888.

Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuches, herausg. vom Reichsjustizamte, 1897.

100 Jahre Deutsche Eisenbahnen,
Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1935.

Abkürzungen.

Arch. f. Eb.-Wesen	= Archiv für Eisenbahnwesen.
Begr.	= Begründung (zum Reichsbahngesetz).
BO.	= Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, (v. 1. 10. 1928).
DRG.	= Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Eger Entsch.	= Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (begr. v. Eger).
EVO.	= Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (v. 16. 5. 28).
Hdb.	= Handbuch.
HdR.	= Handwörterbuch der Rechtswissenschaft (v. Stier-Somlo-Elster).
HWB. StaatsW.	= Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl.
JFG.	= Jahrbuch für Entscheidungen in Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit und des Grundbuchrechts.
RbGes.	= Reichsbahngesetz.
RV.	= Reichsverfassung.
Rvgl. HWB.	= Rechtsvergleichendes Handwörterbuch für das Zivil- und Handelsrecht des In- und Auslandes, Hrsg. Schlegelberger.
SchR.	= Schuldrecht.
SR.	= Sachenrecht.
Stzg.	= Satzung (der Deutschen Reichsbahngesellschaft).
VA.	= Verwaltungsarchiv.
VAE.	= Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen, herausgeg. v. Ernst Meyer u. Dr. Fritz Müller, Bd. 1, 1936.
WB.	= Wörterbuch des Deutschen Staats- und Verwaltungsrechts, begr. von v. Stengel, 2. Aufl. bearb. v. Fleischmann.
WB. d. VolksW.	= Wörterbuch der Volkswirtschaft, Hrsg. v. Ludw. Elster, 4. Aufl.
ZBH.	= Zentralblatt für Handelsrecht.

ZHR.	= Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht.
Ztschr. f. Rgesch. g. A.	= Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Germanistische Abteilung.
ZVDEV.	= Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
ZVMEV.	= Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

I. Die Reichsbahn und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG.)

1. Einführung.

Durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924[1] hat das Reich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG.) ins Leben gerufen und ihr die Verwaltung der deutschen Reichseisenbahnen übertragen (§ 1). Mit diesem Vorgang schied die Reichsbahn, die schon durch die Verordnung vom 12. Februar 1924[2] in der Hand des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vorläufig verselbständigt worden war, endgültig aus der unmittelbaren Reichsverwaltung aus[3].

Die auf dem Reichsbahngesetz (RbGes.) beruhenden hoheitsrechtlichen Beziehungen zwischen der DRG. und dem Reich sind schon häufig Gegenstand der rechtswissenschaftlichen Erörterung gewesen. Die vorliegende Arbeit will sich mit der vermögensrechtlichen Seite des Verhältnisses zwischen Reich und DRG., insbesondere mit der Eigentumsfrage beschäftigen.

Eine solche Untersuchung setzt zunächst voraus, daß man sich über das rechtliche Wesen der DRG. Klarheit verschafft, denn auch für die Gestaltung der vermögensrechtlichen Beziehungen der DRG. ist die rechtliche Natur der Gesellschaft von grundsätzlicher Bedeutung. Da das RbGesetz über die Rechtsnatur der DRG. keine Auskunft gibt, ist eine besondere Prüfung dieser Frage erforderlich.

2. Die Rechtsnatur der DRG.

a) Die DRG. als juristische Person des öffentlichen Rechts.

Die Rechtsnatur der DRG. ist in Schrifttum und Rechtsprechung jahrelang Gegenstand lebhaften Streites gewesen. Das RbGesetz

---

[1] RGBl. II, S. 272; neue Fassung vom 13. 3. 1930; RGBl. II, S. 369.

[2] Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn". RGBl. 1924 I, S. 57.

[3] Zu der gesamten Entwicklung, insbes. auch der Eingliederung der Reichsbahn in den Reparationsdienst, vgl. Sarter-Kittel, S. 217 ff.; Witte, S. 51 f.

war nach Fassung und Inhalt als ein Kompromiß zwischen den auf die Privatisierung der Reichsbahn gerichteten Forderungen der ausländischen Eisenbahnsachverständigen [4] und den entgegengesetzten Bemühungen der deutschen Unterhändler aus den Beratungen des Organisationskomitées hervorgegangen [5]. Diese Tatsache hatte für die Erörterung der einschlägigen Rechtsfragen, insbesondere der Frage nach der Rechtsnatur der DRG. erhebliche Schwierigkeiten zur Folge.

In der Begründung zum RbGes [6] heißt es, die DRG. entspreche keiner der im deutschen Handelsrechte vorgeschriebenen Gesellschaftsformen, sondern bilde eine Gesellschaft eigenen Rechts, mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber mit stark öffentlichrechtlichem Einschlag. Diese zwiespältige Begriffsbestimmung, die im wesentlichen eine privatrechtliche Auffassung ausdrückt, dabei aber rechtliche mit wirtschaftlichen Begriffen vermischt, hat die rechtliche Erfassung der DRG. in keiner Weise gefördert. Im Gegenteil, sie hat in Rechtslehre und Rechtsprechung jahrelang eine klare Stellungnahme verhindert und zu Kompromißlösungen Anlaß gegeben.

Zunächst wurde im Anschluß an die Definition der Begründung, die oft wörtlich wiedergegeben wurde, eine überwiegend privatrechtliche Auffassung vertreten [7]. Erst allmählich erkannte man in der Folgezeit die hervorragende Bedeutung jenes „öffentlichrechtlichen Einschlags", den schon die Begründung zugeben mußte. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Rechtsprechung des Reichsgerichts deutlich wieder. War das RG. zuerst ganz der Begründung gefolgt [8], so erkannte es die DRG. jetzt als eine Mischform zwischen einer juristischen Person des Privatrechts und des öffentlichen Rechts an [9]. Seitdem hat die öffentlichrechtliche Auffassung immer mehr an Boden gewonnen. Das RG. hat durch das Urteil vom 19. 3. 1926 (RGStr. Bd. 60, S. 139 ff., 150) den Umschwung zu ihr voll-

---

[4] Vgl. die Berichte der von der Reparationskommission eingesetzten beiden Sachverständigenkomitées vom 9. April 1924 (RT.-Drucks. 1924. II, Nr. 5 ausgeg. am 17. 5. 1924) I, Anl. 4.

[5] Vgl. Sarter-Kittel, S. 217, 218 u. dort Anm. 1 Angeführte; Lassar, Jahrb. öff. R., 1926, S. 187.

[6] Begr. I 2 B, bei Hermann, Gesetze und Verordnungen betr. die DRG. . . ., 1925, S. 28.

[7] Schulze, S. 18; Emig, Jur. Rdsch. 1926, Sp. 661, Aron Eger-Entsch. Bd. 41, S. 202; Sarter-Kittel, 1. Aufl. S. 45; Willkomm, S. 64, Pickert, S. 12 u. a. Nachweise für die Jahre 1924/26 bei Deutschbein, S. 36 A; RGZ. Bd. 109, S. 90, 91; Verkehrsr. Rdsch. 1925, S. 1635; OLG. Dresden, Eger Entsch.. Bd. 42, S. 303; OLG. Frankfurt, JW. 1926, S. 622 f.

[8] RGZ. Bd. 109, S. 90 f.

[9] RGStr. Bd. 59, S. 384.

zogen[10]. Heute wird die DRG. fast einhellig als juristische Person des öffentlichen Rechts bezeichnet[11 12 13]. Die Gründe für diese Feststellung sind ebenso zahlreich und verschieden, wie die Theorien über das Wesen der öffentlichen Verbandsperson überhaupt, von denen sie ihren Ausgang nehmen. Als entscheidend wird bald die Errichtung und Organisierung der DRG. unmittelbar durch das Gesetz[14], bald die Ausstattung der DRG. mit einer „staatstypischen Sonderrechtssubjektivität"[15], die in einer beschränkten Rechts-

[10] Später auch RGZ. Bd. 124, S. 104, 108; vgl. ebenso RFH. Bd. 38, S. 335 ff.

[11] A. Köttgen, S. 111, 113; v. Köhler, S. 313; Jellinek, S. 179; Anschütz zu Art. 90, S. 451; Giese-N.-C., S. 83; J. v. Gierke, S. 731; Frank, Nat. soz. Hdb., S. 832; Sarter-Kittel, S. 229; Huber, Die Gestalt . . ., S. 82; Witte, S. 54; Manthey, S. 6; Jacobi, S. 108; Haeffner, S. 1661; Kühne, S. 34; Reinemann, S. 83; Heim, S. 99; Huch, S. 110; Haustein, Arch. öff. R. Bd. 50, S. 126; Niessen, Arch. f. Eb.-Wesen, 1932, S. 605 ff.; v. Zabiensky, S.13.

B. Fleiner, S. 122, 347 Anm. 22. Koellreutter, Allg. Staatsl., S. 267; Meissner-Kaisenberg, S. 242; Ennecc.-Nipp. § 97, I, S. 294; Fritsch, Hdb. S. 26 Anm. 3; Lassar, Jahrb. öff. R., 1926, S. 202; Glum, Arch. öff. R. 1934, S. 113 ff. 120; Lengemann, S. 64, 69; Deutschbein, S. 30, Braun, S. 70; Pischel, Dt. Verw., 1934, S. 31.

C. Best, S. 34; Bühler, i. Hdb. d. dt. Staatsr., S. 600; Huber, Wirtschaftsverwaltungsrecht, S. 10, 11; Magdeburg, S. 82; Niessen, Eger Entsch. Bd. 54, S. 119; Reschke, S. 7 ff.; Peters, Pr. Verw.Bl. 48, S. 621 ff.

D. VGH. Braunschweig Eger Entsch. Bd. 42 S. 39. OLG. Stuttgart JW. 1925, S. 2498 = DJZ. 1925 Sp. 1441. RFH. Bd. 37 S. 214 ff., 215 = JW. 1935 S. 2526.

[12] Es fehlt allerdings nicht an Schriftstellern, die — umgekehrt wie in den einstigen privatrechtlichen Definitionen — nunmehr wieder von „privatrechtlichen Einschlägen" sprechen. Vgl. die Anm. 11 unter C Genannten.

[13] Eine privatrechtl. Auffassung vertreten heute noch: Dür.-Hach.-Bing Vorbem. 4 zu § 453 ff. (ohne Begründung). Das RG. (7. Ziv. Sen.) bezeichnet die DRG. in Eger Entsch. Bd. 52, S. 55 ff. (Beschluß v. 6. 1. 31) wieder als Handelsgesellschaft. Diese Bezeichnung soll jedoch wohl nur zum Vergleich dienen, daß die DRG. keine „für Rechnung des Reichs betriebene" öffentliche Anstalt darstelle. Die Entscheidung wendet sich auch nicht gegen RGStr. Bd. 60, S. 139 ff. Vgl. dazu Anm. v. Kienitz. — Geiler, Gruchot, Bd. 68, S. 593 ff., 617; Korsch, S. 139 bezeichnen die DRG. als einen gemischt-wirtschaftlichen Trust. Vgl. auch Sigloch, S. 97. Der Einführung dieses dem Staatstrust des russischen Rechts angelehnten neuen Begriffs bedarf es jedoch nicht. Unsere „öffentlichrechtliche Anstalt mit privatrechtlicher Nutzungsordnung" (Kormann, WB. III, S. 1; v. Köhler, S. 325; O. Mayer, Bd. II, S. 274) erfüllt dieselben Zwecke.

[14] So mit Ennecc.-Nipp. § 97, S. 294; v. Tuhr, Allg. T. I, S. 453; Richhardt, S. 72.

[15] So im Anschluß an G. Jellinek, System, S. 265; Haff, Persönlichkeitslehre, S. 125 f.: Reinemann, S. 39.

setzungsbefugnis zum Ausdruck kommt[16], bald die rechtliche Pflichtstellung[17] der DRG. gegenüber dem Reich in bezug auf die Betriebsführung (§ 9 RbGesetz) hervorgehoben. Weiter wird hingewiesen auf die funktionelle Eingliederung der DRG. in den staatlichen Organismus[18], die sich in den Aufsichts- und Hoheitsbefugnissen des Reichs, in den Mitwirkungsrechten der Reichsregierung und des Führers und Reichskanzlers bei der Bestellung der Gesellschaftsorgane zeigt, und schließlich auf die in der Rechtsordnung der DRG. ausgeprägte öffentliche Gesamtauffassung[19], die sich aus der Häufung öffentlichrechtlicher Befugnisse in der Hand der DRG., so z. B. der Fähigkeit zur Unterhaltung einer eigenen Bahnpolizei und zur Begründung echter Beamtenverhältnisse, ergibt[20].

Welcher Gruppe von juristischen Personen des öffentlichen Rechts[21] die DRG. zuzuordnen ist, darüber herrscht auch heute noch Zweifel. Die herrschende Meinung bezeichnet die DRG. als selbständige (= rechtsfähige) öffentliche Anstalt[22]. Anderen erscheint sie als Körperschaft des öffentlichen Rechts[23], als eine — weder Körperschaft noch Anstalt darstellende — öffentliche Verbandsper-

---

[16] Die DRG. konnte eine Personalordnung, eine Ausführungsordnung mit Rechtscharakter erlassen (§§ 19, 22 RbGesetz, § 13 RbPersGesetz). Vgl. Reinemann, S. 75; Niessen-, Eger-Entsch. Bd. 54, S. 118; Sarter-Kittel, S. 229. — Die Fähigkeit zur Beamtenanstellung ist nicht entscheidend, wie Reschke, S. 9; Reinemann, S. 75/76; Lassar, Jahrb. öff. R. 1926, S. 201, annehmen. Auch die früheren Kolonialgesellschaften beschäftigten Beamte. Die Begründung zum RbGes. gesteht der DRG. die Fähigkeit, öffentliche Beamte zu beschäftigen, zu, obwohl sie selbst die DRG. für ein Privatrechtssubjekt hält. Vgl. auch Jacobi, S. 92; Magdeburg, S. 37; Emig, Jur. Rdsch. 1926, Sp. 662.

[17] So die Theorie Rosins, S. 18 (Dagegen G. Jellinek, System . . ., S. 265; Gierke, DPr. I, S. 620). Vgl. auch Sigloch, S. 21 ff., 97.

[18] So die Theorie des RG. und der Kommentare: RGStr. 60, S. 139 ff., 147 f. RGR. Komm. Bem. 2 vor § 21; Staud. Bem. 3 zu § 89; Planck, Bem. A, 3 zu § 89; Oertmann, Bem. 1 f zu § 89, S. 243; Huber, Wirtschaftsverwaltungsrecht, S. 7.

[19] Was nach Gierke, DPr. I, S. 621 ausschlaggebend sein soll. Vgl. auch Waldecker, S. 34 f.

[20] Vgl. Lassar, a. a. O., S. 201; Heim, S. 89 ff.

[21] Lassar, a. a. O., S. 202; Lengemann, S. 69 f. bleiben hierbei stehen. Lassar verkennt, daß der Begriff „rechtsfähige öffentliche Verwaltung" von O. Mayer, Bd. II, S. 322, nur an Stelle der „juristischen Person des öffentlichen Rechts" verwandt wird, daß er also nur den Oberbegriff für die beiden Arten der juristischen Personen des öffentlichen Rechts, Körperschaften und Anstalten, nicht eine dritte besondere Gruppe neben jenen bildet. Vgl. auch Niessen, Arch. f. Eb.-Wesen, 1932, S. 610; Huch, S. 66.

[22] Vgl. die S. 3 Anm. 11 unter A Genannten.

[23] So Sigloch, S. 90.

son sui generis[24] oder als öffentliche Gesellschaft bzw. Aktiengesellschaft[25].

b) Die DRG. im Vergleich zur Aktiengesellschaft.

Ein flüchtiger Blick in das Reichsbahngesetz und die Satzung der DRG. könnte zu der Ansicht verleiten, daß man es hier mit einer Aktiengesellschaft zu tun habe[26]. Es ist von einem Grundkapital die Rede (§ 3 Ges., § 3 Stzg.), das in Stamm- und Vorzugsaktien zerlegt ist (§ 3 Ges., § 3 ff. Stzg.). Es gibt einen Vorstand (§ 18 Ges., §§ 8, 17 ff. Stzg.) und eine Firma, in der der Name „Gesellschaft" enthalten ist (§ 1 Stzg.). Schließlich ist eine Reihe von Vorschriften des HGB. für anwendbar erklärt (§ 16 Ges.). Daß die DRG. dennoch keine Aktiengesellschaft im Sinne des Handelsrechts darstellt[27], ergibt schon die Art ihrer Gründung und ihre Organisation. Die DRG. ist nicht durch einen Akt von Gründergenossen entstanden, sondern kraft Gesetzes. Sie ist nicht im Handelsregister eingetragen. Ihre Satzung, die nach § 1 RbGes. a. F. einen Bestandteil des Gesetzes bildet, ist der Änderung durch die Organe der Gesellschaft entzogen. Im organisatorischen Aufbau der DRG. fehlt es an einer Generalversammlung. Entscheidend gegen das Vorliegen einer Aktiengesellschaft, sei es auch einer Aktiengesellschaft sui generis oder einer solchen öffentlichen Rechts, spricht aber, daß die Aktien des RbGesetzes keine Aktien in dem bekannten Sinne des Handelsrechts darstellen.

Für die Stammaktien ist dies die ganz einhellige Meinung in Schrifttum und Rechtsprechung[28].

Die Aktien des Handelsrechts verbriefen eine Mitgliedschaft, die ihrem Inhaber ein dem quotenmäßigen Anteil der Aktie am Grundkapital entsprechendes Recht auf Erfolgsbeteiligung und Mitverwaltung an der Gesellschaft gewährt[29]. Die Stammaktien des Rb.-

---

[24] Meissner-Kaisenberg, S. 42; Peters, Pr. Verw. Bl. 48, S. 621; Korsch, S. 65; Magdeburg, S. 82; Reschke, S. 9.

[25] Staub-Gadow Anm. 12 vor § 453; Glum, Arch. öff. R. 1934, S. 113 ff., 120. Ähnlich Braun, S. 70.

[26] So noch RGZ. Bd. 109, S. 90 ff., 91. Ebenso noch 1932 Dür.-Hach.-Bing, Vorbem. 4 zu §§ 453 ff.

[27] Lengemann, S. 59; Jacobi, S. 105; Heim, S. 81; Huch, S. 82; Witte, S. 261; Homberger in: Das deutsche Eisenbahnwesen . . ., S. 18; Lassar, Jahrb. öff. R. 1926, S. 198, Recht u. Staat, I, S. 229; Nawiasky in Kittel-N., S. 13; Kittel, der Aufbau . . ., S. 123.

[28] Witte, S. 261; Manthey, S. 19; Jacobi, S. 100; Sarter-Kittel, S. 228, 136; Heim, S. 41; Best, S. 14; Korsch, S. 17; Zeiske, S. 14; RGStr., Bd. 60, S. 139 ff., 147.

[29] J. v. Gierke, S. 291; Wieland, II, S. 184 ff.; Locher, S. 1261; Müller-Erzbach, S. 297 ff.

Gesetzes geben nun zwar einen, wenn auch zweifelhaften Dividendenanspruch (§ 19 Abs. 3 Ziff. 4 Stzg.). Sie gewähren aber darüber hinaus keinerlei Anteil am Vermögen der Gesellschaft. Die Stammaktien enthalten kein Recht auf eine Liquidationsquote. Aber auch eine Rücklage für ihre Einziehung wird nicht gebildet. Der Anfall der nach der Liquidation der Gesellschaft verbleibenden Vermögenswerte an das Reich ist von dem Besitz der Stammaktien unabhängig und findet seine selbständige gesetzliche Grundlage in § 42 RbGes.

Die Stammaktien der DRG. geben auch kein Recht auf Mitwirkung bei der Verwaltung. Dieses Recht ist bei Aktien im echten Sinne schlechthin unerläßlich[30]. Das Recht zur Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsrats, das gem. § 9 Stzg. die Reichsregierung ausübt, steht dem Reiche nicht auf Grund seines Aktienbesitzes, sondern als Hoheitsträger zu[31]. Das beweist die Tatsache, daß die Ausstellung der Stammaktien auf den Namen eines Landes oder die Veräußerung einer Stammaktie gem. § 3 Abs. 3 RbGes. nicht auch den Übergang des Ernennungsrechts auf den neuen Aktieninhaber zur Folge hätte.

Den Stammaktien kommt demnach nur die Bedeutung von Genußscheinen zu[32].

Auch die Vorzugsaktien sind keine echten Aktien[33]. Sie gewähren am Vermögen der DRG. keinen Anteil[34]. Sie lassen die Aktionäre zwar am Gewinn, nicht aber auch an einem etwaigen Verlust der Gesellschaft teilhaben. Sie geben gem. § 4 Stzg. eine bei der Ausgabe[35] im voraus festgelegte Vorzugsdividende, die, wenn sie in einem Jahre nicht voll gezahlt worden ist, aus den Gewinnen der folgenden Jahre nachgezahlt werden muß[36]. Die Vorzugsaktionäre erhalten auch ihr Kapital spätestens bei Ablauf des Betriebsrechts in voller Höhe und zwar vor der Liquidation aus dem

---

[30] Gierke, Wieland, a. a. O.

[31] Lassar, Jahrb. öff. R. 1926, S. 199; Sigloch, S. 89; Manthey, S. 20. Dies verkennen: Zeiske, S. 14 f.; Haustein, Arch. öff. R. Bd. 50, S. 125; Willkommen, S. 64 f. Anm. 4 im Anschluß an Sarter-Kittel, 1. Aufl. S. 44, die deshalb annehmen müssen, daß die rechtliche Natur der Stammaktien durch ihre Veräußerung verändert wird.

[32] Manthey, S. 22; Homberger in: Das deutsche Eisenbahnwesen, S. 32; Niessen, Arch. f. Eb.-Wesen 1932, S. 615; Lengemann, S. 63; Reschke, S. 5. — Willkomm, Haustein u. Zeiske geben dies nur für den Fall der Veräußerung zu.

[33] Wie Witte, S. 260; Best, S. 14; Deutschbein, S. 26; Heim, S. 41; Magdeburg. S. 77; Zeiske, S. 13 meinen. Dagegen Manthey, S. 6; Korsch, S. 33; Lengemann, S. 61. RFH. Bd. 37 S. 214 ff., 215 = JW. 1935 S. 2526.

[34] Vgl. RFH., a. a. O.; Frank, Natsoz. Hdb., S. 833.

[35] Vgl. Manthey, S. 27.

[36] Darauf weist RFH. a. a. O. hin.

Vermögen der Gesellschaft zurück (§ 4, Abs. 3—5 Stzg.)[37]. Reicht das Vermögen der DRG. bis zum 31. Dezember 1964 zur Rückzahlung nicht aus, so verlängert sich kraft Gesetzes (§ 5 Abs. 2 RbGes.) das Betriebsrecht der DRG. bis zur völligen Einziehung der Vorzugsaktien.

Mit der Einziehung amortisierbarer Aktien — das sind echte Aktien i. S. des Handelsrechts — ist die Kapitalrückzahlung an die Vorzugsaktionäre nicht vergleichbar[38]. Die Vorzugsaktionäre können deshalb auch nicht als Aktionäre auf Zeit bis zum Rückkauf gelten[39]. Während die Einziehung von Amortisationsaktien zur Verminderung des Grundkapitals, aber bei voller Aufrechterhaltung der Aktiengesellschaft geschieht und lediglich vom Willen der Gesellschaft abhängt[40], dient die Einziehung der Vorzugsaktien des RbGesetzes dazu, den Eisenbahnbetrieb in der Hand der DRG. allmählich abzubauen, was in der wechselseitigen Abhängigkeit von Rückkauf und Dauer des Betriebsrechts (§ 5 Abs. 2 RbGes.) zum Ausdruck kommt. Zudem hat der Vorzugsaktionär der DRG. von vornherein einen Anspruch auf die Einlösung seiner Aktie[41] (§ 4 Abs. 1 Stzg.).

Ein Mitwirkungsrecht bei der Verwaltung der DRG. wird nur einer bestimmten Art von Vorzugsaktien, denen der Gruppe A (§ 3 Abs. 1 RbGes.), gewährt. Aber dies Mitwirkungsrecht ist kein aktienrechtliches. Nach Aktienrecht hat jeder Aktionär mindestens eine Stimme in dem obersten Willensorgan der Aktiengesellschaft, der Generalversammlung[42]. Die Vorzugsaktionäre der Gruppe A haben dagegen kein Stimmrecht innerhalb einer Generalversammlung, sondern nur ein anteilmäßiges Mitbestimmungsrecht bei der Ernennung von Mitgliedern des Verwaltungsrats (§ 9 Abs. 7 Stzg.)[43]. Diese nur mittelbare und höchst summarische Beteiligung an der Verwaltung der Gesellschaft gibt den Vorzugsaktien nicht das Wesen echter Aktien. Sie haben lediglich Obligationscharakter[44].

---

[37] Vgl. Manthey, S. 32; Huch, S. 79; Lengemann, S. 61; Frank, Natsoz. Hdb., a. a. O.

[38] A. A. Huch, S. 30, 32.

[39] Heim, S. 41; Willkomm, S. 65, Anm. 4.

[40] J. v. Gierke, S. 392.

[41] Vgl. Manthey, S. 32 f.

[42] J. v. Gierke, S. 291; Wieland, II, S. 35, 230.

[43] Erst der Besitz von Vorzugsaktien im Werte von 500 Millionen RM. gibt das Recht auf Bestellung eines Mitglieds. Vgl. auch Lengemann, S. 61; Korsch, S. 33.

[44] Manthey, S. 36; Niessen, Arch. f. Eb.-Wesen 1932, S. 616; Reinemann, S. 82; Reschke, S. 7; VGH. Braunschweig, Eger Entsch. Bd. 42, S. 39. RFH. Bd. 37 S. 214 ff., 215 = JW. 1933 S. 2526; Kittel, Der Aufbau . . ., S. 123; Frank, Natsoz. Hdb., S. 833.

Haben die Stamm- und Vorzugsaktien der DRG. danach mit echten Aktien nicht viel mehr gemein als den Namen, so kann ihr Vorhandensein auch nicht dazu dienen, die DRG. als Aktiengesellschaft, Aktiengesellschaft des öffentlichen Rechts oder Aktiengesellschaft sui generis zu charakterisieren.

c) Die DRG.: Körperschaft oder Anstalt?

Nach dem bisherigen Ergebnis muß überhaupt die Frage gestellt werden, ob die DRG. als ein körperschaftliches (genossenschaftliches) Gebilde oder als eine Anstaltsperson anzusehen ist.

Als öffentliche Körperschaft bezeichnet man eine öffentliche Verbandsperson, die auf personaler Grundlage aufgebaut ist. Zu ihr gehört ein Kreis von Mitgliedern, die, wenn sie nicht gar eine Sondergemeinschaft mit politischem Sinngehalt bilden, so doch mindestens gesellschaftlich auf dem Boden einer gleichartigen Interessenlage stehen und in den Aufgaben der Verbandsperson Sonderzwecke gegenüber denen der Allgemeinheit verfolgen[45]. Zur Mitwirkung bei der Bildung des einheitlichen Gemeinwillens der Körperschaft ist jedes ihrer Mitglieder berufen[46].

Der rechtsfähigen öffentlichen Anstalt fehlt ein solches persönliches Fundament[47]. Sie besitzt keine Mitglieder. Sie hat „ihre Lebensmitte nicht in sich selbst“[48], sondern wird von dem Stiftungswillen ihres Muttergemeinwesens beherrscht[49], das sie ins Leben ruft, ihre Organisation und ihre Aufgaben festlegt. Zweck der öffentlichen Anstalt ist die Erfüllung einer Teilaufgabe aus dem Lebensbereich des Muttergemeinwesens[50]. In der öffentlichen Anstalt ist ein bestimmtes Stück der öffentlichen Verwaltung verselbständigt, das aus irgend welchen Gründen, meist solchen der Zweckmäßigkeit, aus der allgemeinen Staatsverwaltung ausgeschieden ist[51].

Vergleicht man die DRG. mit diesen beiden Rechtsformen, so muß die Entscheidung zugunsten der öffentlichrechtlichen Anstalt und gegen die öffentliche Körperschaft ausfallen[52].

[45] Köttgen, S. 75 f.; O. Mayer, Jur. Pers., S. 75; Vgl. auch Huber, Die Gestalt . . ., S. 31, 82.

[46] O. Mayer, a. a. O.; v. Köhler, S. 108, Gierke, DPr. I, S. 474.

[47] Köttgen, S. 111; v. Köhler, S. 112; Jellinek, S. 179; Gierke, DPr. I, S. 641.

[48] Huber, a. a. O., S. 82.

[49] Vgl. Köttgen, S. 76, auch 111; Fleiner, S. 106 f.; Gierke, DPr. I, S. 474, 641 f.

[50] O. Mayer, Bd. II, S. 333, 341; v. Köhler, a. a. O.

[51] Köttgen, S. 112, 76; Fleiner, S. 121 f.

[52] Sigloch bezeichnet die DRG. mit Rücksicht auf die Vorzugsaktien als Körperschaft. Andere, wie Magdeburg, S. 82; Meissner-Kaisenberg, S. 242; gebrauchen den Begriff „Körperschaft“ allgemein für die juristische Person.

Die DRG. baut sich nicht auf einem Mitgliederverbande auf[53]. Als Mitglieder kämen neben dem Reich nur die Vorzugsaktionäre in Betracht[54], aber die geldwerten Rechte, die ihnen zustehen, sind keine Mitglieder-, sondern Gläubigerrechte[55] und das Mitverwaltungsrecht befugt lediglich zur Mitwirkung an der Besetzung einer Stelle und gewährt keinerlei dauernden persönlichen Einfluß auf die Willensbildung der DRG.[56]. Den Mitgliedern des Verwaltungsrats, von denen je einer erst bei einem Aktienbesitz von 500 Millionen RM. zu ernennen ist und deren Persönlichkeit besonderen Anforderungen genügen muß (§ 10 Abs. 1 Stzg.), liegt die Wahrnehmung persönlicher Einzelinteressen nicht ob[57]. Daß das Vorhandensein der Vorzugsaktionäre für das Wesen der DRG. nicht bestimmend ist[58], wird auch durch die Tatsache bestätigt, daß für Ausgabe und Einziehung der Vorzugsaktien nur kredit- und finanzpolitische Erwägungen maßgebend sind[59].

Die DRG. dient auch nicht der Förderung der Sonderzwecke eines bestimmten Personenkreises und hat keinen eigenständigen Lebensbereich, denn der Betrieb der Reichseisenbahnen ist trotz seiner Loslösung aus der unmittelbaren Reichsverwaltung seinem ganzen Wesen nach eine Angelegenheit des Reiches[60].

d) Die Reichsbahn als ein Stück der öffentlichen Verwaltung des Reiches.

Der rechtlichen Erfassung der DRG. dient die Erkenntnis, daß wir es bei der Reichsbahn mit einem Stück der öffentlichen Verwal-

---

[53] Huch, S. 105; Magdeburg, S. 81; die an anderer Stelle aber doch wieder von körperschaftlichen Einschlägen sprechen.

[54] Da der Besitz von Stammaktien kein Mitverwaltungsrecht gewährt, konnte die Überlassung von Stammaktien an ein deutsches Land (§ 3 Abs. 3), die übrigens nie praktisch geworden ist (Frank, Natsoz. Hdb. S. 833), niemals die Entstehung einer Gesellschaft zwischen Reich und Ländern zur Folge haben. Unrichtig: Sarter-Kittel, S. 227; Zeiske, S. 90. Dagegen Lengemann, S. 63; Lassar, a. a. O. S. 199; Korsch, S. 16. — Daß die Länder auf die Besetzung des Verwaltungsrates einen Einfluß hatten, beruhte auf einer besonderen Vereinbarung zwischen Reich u. Ländern und hatte mit den Stammaktien nichts zu tun. Das verkennt Kittel in K.-Nawiasky, S. 45. Richtig: Sigloch, S. 89; Lassar, a. a. O.; Man-

[55] Vgl. oben S. 6 f.

[56] Vgl. Lengemann, S. 61.

[57] Vgl. Huch, S. 72, 73.

[58] So auch Magdeburg, S. 81; Huch, S. 105; Niessen, a. a. O., S. 614 f.

[59] Niessen, a. a. O. und ZVMEV 1932, S. 318; Witte, S. 260.

[60] Kühne, S. 34; Kittel, Reichsbahn 1933, S. 28; Frank, Natsoz. Hdb., S. 832; RGStr. Bd. 60, S. 151.

tung des Reiches zu tun haben[61]. Die Gründe dieser für die weitere Betrachtung überaus wichtigen Ansicht sollen im folgenden dargelegt werden.

Es ist eine bekannte Erscheinung der sozialen Entwicklung der letzten Jahrzehnte, daß der Staat (das Reich) und die sonstigen öffentlichen Gemeinwesen in weitgehendem Umfange wirtschaftliche Tätigkeit in ihren Hoheitsbereich gezogen haben[62]. Geschah derartiges früher in der Hauptsache aus finanzwirtschaftlichen Gründen, nämlich um den öffentlichen Gemeinwesen die nötigen Mittel zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben zu beschaffen, so diente es jetzt anderen Zielen. Einmal machte es die wachsende soziale Abhängigkeit des einzelnen, die das 19. Jahrhundert im Gefolge hatte, notwendig, daß sich das öffentliche Gemeinwesen damit befaßte, durch eigene wirtschaftliche Tätigkeit die Lebensbedürfnisse seiner Angehörigen zu befriedigen[63]. Zum anderen war es für den Staat aber auch aus rein politischen Gesichtspunkten erforderlich, bestimmte Wirtschaftsgebiete, die wegen ihrer Schlüsselstellung im wirtschaftlichen Aufbau für die politische Gesamtexistenz von entscheidender Bedeutung sind, in eigene Verwaltung zu nehmen[64].

So entstand die wirtschaftliche öffentliche Verwaltung[65], wirtschaftliche Betätigung, die deshalb zugleich öffentliche Verwaltung ist, weil sie unmittelbar auf die Erfüllung als öffentlich anerkannter Aufgaben gerichtet ist[66]. Wirtschaft und öffentliche Verwaltung schließen sich begrifflich nicht etwa gegenseitig aus. Zum Wesen der öffentlichen Verwaltung gehört es, daß sie unmittelbar und zwar ausschließlich oder überwiegend auf die Belange der Allgemeinheit ausgerichtet ist. Sie hat fürsorgenden Charakter[67]. Ein Gewinnstreben liegt ihr fern, oder verbindet sich mit ihr mehr oder weniger zufällig[68]. Das unterscheidet sie von der fiskalischen Verwaltung, die — ebenfalls wirtschaftliche Verwaltung — nur mittelbar dem Wohle

---

[61] Fleiner, S. 122; Giese-N-C, S. 81; Lassar, Jahrb. öff. R. 1926, S. 202; Recht u. Staat, Bd. I, S. 229; Huch, S. 97 f.; Lengemann, S. 74, 70; Heim, S. 89, 95; Jacobi, S. 91, 108; VGH. Braunschw. Eger Entsch. Bd. 42, S. 39; RGStr. Bd. 60, S. 139 ff., 147. RFH. Bd. 38, S. 335 ff., 340 And. Ans. noch Köttgen, Die erwerbswirtsch. Betätigung . . ., S. 29, wo er die Reichsbahn als privatwirtschaftl. Unternehmen bezeichnet. Vgl. aber jetzt Köttgen, Deutsche Verwaltung, S. 112.

[62] Vgl. Köttgen, S. 132 f.

[63] Forsthoff, Deutsches Recht 1935, S. 398. Vgl. auch schon O. Mayer, 2. Aufl. Bd. II, S. 1; Frey, S. 43.

[64] Huber, S. 76 f.

[65] Vgl. Jacobi, S. 9.

[66] Vgl. Jellinek, S. 20 f.; Koellreutter, Allg. Staatslehre, S. 237; Fleiner, S. 5.

[67] Fleiner, S. 324.

[68] Fleiner, S. 325.

der Volksgesamtheit dient [69] und deren Motiv das gleiche ist wie das der privaten Erwerbswirtschaft: das Streben nach möglichst großem Gewinn [70].

Dem allgemeinen Begriff des Wirtschaftens wohnt diese Gewinnabsicht aber nicht inne. Wirtschaft bedeutet nur Beschaffung, Verteilung und Verwendung von Gütern und Leistungen zum Zwecke der Bedarfsdeckung [71]. Es ist deshalb kein Widersinn, wenn das sogen. „wirtschaftliche Prinzip", mit möglichst geringen Kosten den denkbar größten Nutzen zu erzielen, — das übrigens nicht nur im Gebiete der Wirtschaft Geltung hat [72], — auch in der öffentlichen Verwaltung Anwendung findet [73]. Auch die Übertragung kaufmännischer Grundsätze auf die öffentliche Verwaltung ist nur eine Frage der Zweckmäßigkeit modernen Wirtschaftens [74].

Daß der Reichsbahnbetrieb, der mit der Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten der Befriedigung materieller Bedürfnisse dient, also wirtschaftliche Verwaltung ist [75], auch wirtschaftliche öffentliche Verwaltung in dem genannten Sinne darstellt, kann allerdings weder daraus geschlossen werden, daß das Reich die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs in seiner Hand monopolisiert hat [76], noch daraus, daß der Reichsbahnbetrieb — was von amtlicher Seite immer wieder betont wird — ganz nach gemeinnützigen Gesichtspunkten geleitet wird [77]. Monopole können auch bloßen Finanz-

[69] Giese-N.C., S. 13.

[70] Frey, S. 40 f., 44; Fleiner, S. 323 f.

[71] Hesse, S. 1; Albrecht, S. 23; Prion, S. 2 f.; And. Ans.: Liefmann, Zur Lehre . . ., S. 101 f., der annimmt, daß das Streben nach Gewinn jedem Wirtschaftssystem innewohnt.

[72] Hesse, S. 1; Prion, S. 5; Albrecht, S. 8.

[73] Frey, S. 40.

[74] Sarter-Kittel, S. 16, 228; Niessen, Eger Entsch. Bd. 54, S. 114.

[75] Jacobi, S. 9.

[76] Ein echtes Monopol in dem Sinne, daß Bau und Betrieb von Großbahnen fortan ausschließlich Reichssache wären, besteht nicht. Das Reich hat durch Art. 94, S. 1, 89 RV. nur ein positives Unternehmungsrecht und ein negatives Verbietungsrecht erlangt (Fritsch, Hdb. S. 4, Anm. 19), von denen es ersteres zum überwiegenden Teil auf die DRG. übertragen hat (§ 10 RbGes.) (Fritsch, Hdb. S. 31, Anm. 46; Sarter-Kittel, S. 42). Daß Privateisenbahnen des allgemeinen Verkehrs fortbestehen, setzt die RV. (Art. 89 Abs. 2, Art. 95) stillschweigend voraus.

[77] Hier sei nur auf das Tarifsystem der DRG. mit seinen besonderen Stützungs- und Notstandstarifen, auf den Betrieb gänzlich unwirtschaftlichen Strecken in verkehrsarmen, bes. Grenzgebieten, sowie auf die umfangreichen Maßnahmen der DRG. im Rahmen der Arbeitsbeschaffungsaktion der Reichsführung hingewiesen.

Vgl. Dorpmüller, Reichsbahn 1933, S. 426, 428; Holtz, Reichsbahn 1933 S. 829 ff.; v. Eltz-Rübenach, Reichsbahn 1936, S. 48 f.; Prang, Die Wiedergesundung der Deutschen Reichsbahn, Völk. Beob., Ausg. A., Berl. Ausg. vom 22. 3. 36 (Der Beamte i. Dr. Reich, Folge 18); Geschäftsbericht der DRG. über das 10. Geschäftsjahr 1934, Reichsbahn 1935, S. 598.

zwecken dienen, und gemeinnützige Veranstaltungen kann jeder Privatmann eröffnen, ohne damit ein Stück öffentlicher Verwaltung zu führen [78].

Um eine Tätigkeit zur öffentlichen Verwaltung zu stempeln, müssen die verfolgten Angelegenheiten von der Rechtsordnung als öffentliche anerkannt werden [79]. Da dem deutschen Recht ein Mittel, eine Veranstaltung als ganze, in allen ihren Beziehungen dem Privatrecht zu entrücken und dem öffentlichen Recht zu unterstellen, fehlt [80], ist das Kennzeichen der öffentlichen Verwaltung darin zu finden, daß der Veranstaltung unter Verwendung typisch öffentlicher Rechtsformen eine rechtliche Sonderstellung eingeräumt ist [81], die ihr Gegenstück wiederum in erhöhten Pflichten findet.

Die Reichsbahn genießt nun in verschiedener Hinsicht eine derartige rechtliche Bevorzugung [82]. Die Reichsbahn unterliegt nicht den Vorschriften der Gewerbeordnung (§ 16 Abs. 3 RbGes.). Ihr Dienst wird nicht nur von Angestellten und Arbeitern, sondern auch von öffentlichen Beamten versehen, deren Rechtsverhältnisse an die der Reichsbeamten angeglichen sind [83]. Im Interesse des Betriebes ist der DRG. das Enteignungsrecht [84] eingeräumt, d. h. die Befugnis im einzelnen Falle ohne besondere Verleihung ein Enteignungsverfahren in Gang zu bringen (§ 38 RbGes.) [85]. Den Amtsstellen der DRG. sind gewisse öffentlichrechtliche Befugnisse (§ 17) zuerkannt, die sonst nur staatlichen Behörden vorbehalten sind. Die Stellen der DRG. sind im Bereiche der Bahn zur Ausübung sicherheitspolizeilicher Funktionen befähigt (Bahnpolizei) [86], sie sind zur Aufnahme von Beglaubigungen, öffentlichen Urkunden und zur Entwertung von Stempelmarken befugt, sie haben das Recht auf Auskunfterteilung durch andere Behörden, sie können das kleine Reichssiegel [87]

[78] Rosin, S. 13.

[79] Rosin, S. 15; O. Mayer, Jur. Pers. S. 70, vgl. auch Gierke DPr. II, S. 20, 22, bei der Begriffsbestimmung der öffentl. Sache (. . . als „öffentlich anerkannten" Gebrauch: . . . „als öffentlich gewerteter Gemeinschaftszweck"). Triepel, Festschr. f. Brunner, S. 345; vgl. auch Herrnritt, S. 60.

[80] Kaufmann, WB III, S. 712; Rosin, S. 15.

[81] Jellinek, S. 527; Fleiner, S. 347 ff.

[82] Vgl. dazu Sarter-Kittel zu den angegebenen §§; Jacobi, S. 91; Heim, S. 89 ff.; Huch, S. 97 f.; Kühne, S. 34; Lassar, Jahrb. öff. R. 1926, S. 200; RGStr. Bd. 59 S. 384.

[83] Vgl. RbPersonalgesetz u. Personalordnung; Sarter-Kittel, S. 63, 66, 76 ff.

[84] Das ist nicht die Enteignungsbefugnis des Art. 90 RV., das Enteignungshoheitsrecht. Dies verbleibt nach wie vor beim Reich. Fritsch, Hdb. S. 45 Anm. 143; Begr. I, 4 B III a, S. 38; Reinemann, S. 70, B. S. 50.

[85] Fritsch, a. a. O.

[86] Vgl. §§ 74 ff. BO.; Jacobi, S. 91; Huch, S. 98 f.

[87] Erlaß über die Reichssiegel vom 7. März 1936 (RGBl. I S. 147), § 2 Abs. 1, 2.

— der Generaldirektor das große Reichssiegel — führen. Auf dem Gebiete des Versicherungs-, Wirtschafts-, Arbeits-, Fürsorge- und Wohnungsrechts ist die Reichsbahn den Verwaltungen des Reiches gleichgestellt. (§ 16 Abs. 4 RbGes.). Der Betrieb ist auch vor der Belastung mit neuen direkten Steuern, die er nicht schon vor dem Übergang auf die DRG. zu tragen hatte, geschützt (§ 14).

Diesen rechtlichen Vorzügen stehen besondere Pflichten gegenüber. Die DRG. ist nicht nur zur sicheren Betriebsführung und zur guten Unterhaltung, sondern auch zur Erneuerung und Weiterentwicklung der Reichseisenbahnanlagen nach den Bedürfnissen des Verkehrs und dem jeweiligen Stande der Technik verpflichtet (§ 9 RbGes.). Über die Erfüllung dieser Aufgabe muß sie dem Reich am Schluß jedes Geschäftsjahres und beim Ablauf des Betriebsrechts genaue Rechenschaft ablegen [88]. Die DRG. kann die Betriebsführung nur mit Genehmigung der Reichsregierung und nur in beschränktem Umfange weiter übertragen (§ 12 RbGes.). Gem. § 10 Abs. 3 ist die DRG. auch zum Bau und Betrieb neuer Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs verpflichtet, selbst wenn sie glaubt, daß er nicht ertragreich sein oder daß dadurch anderen Strecken der Gesellschaft unbilliger Wettbewerb bereitet werde.

Das öffentliche Interesse an der Erfüllung der der DRG. auferlegten Pflichten kommt schließlich in dem weitgehenden Auskunfts- und Aufsichtsrecht der Reichsregierung (§§ 31, 32) sowie in ihrer Einflußnahme auf die Tarifgestaltung zum Ausdruck [89].

In dieser besonderen Rechts- und Pflichtstellung zeigt sich die gesetzliche Anerkennung der Reichsbahn als eines Stückes der öffentlichen Verwaltung des Reiches.

e) Die DRG. als rechtsfähige öffentliche Anstalt.

Wie jedes durch einen besonderen Zweck gekennzeichnetes und abgegrenztes Stück der öffentlichen Verwaltungstätigkeit [90], stellt die Reichsbahn in ihrer funktionellen Abgrenzung ein öffentliches Unternehmen dar. Die Reichsbahn wird denn auch in Schrifttum und Rechtsprechung verschiedentlich als öffentliches Unternehmen bezeichnet [91]. Der Umstand, daß das Reichseisenbahnunternehmen eine nicht bloß vorübergehende Tätigkeit, sondern eine auf Dauer berechnete Einrichtung ist, macht es zur öffentlichen Anstalt im sachlichen Sinne [92].

[88] Vgl. 100 Jahre deutsche Eisenbahnen, S. 420.

[89] Vgl. Heim, a. a. O.; Jacobi, S. 91.

[90] O. Mayer, Bd. II, S. 1, 243.

[91] Lassar, a. a. O.; Jacobi, S. 91; Huch, a. a. O.; Deutschbein, S. 31; Emig, Jur. Rdsch. 1926, Sp. 661 f.; Begr. z. RbGes. I, 2 F. S. 30 f. RGStr. Bd. 60, S. 139; vgl. auch RFH. Bd. 38, S. 335 ff., 340 f.; RFH. Bd. 17, S. 326 ff. 327.

[92] O. Mayer, Bd. II, S. 268; Jur. Pers., S. 40.

Die Abzweigung der Reichsbahn aus der unmittelbaren Reichsverwaltung ändert an der grundsätzlichen Zugehörigkeit dieses Unternehmens zu der öffentlichen Verwaltung des Reiches nichts. Nur im Zusammenhang mit der Regelung der Reparationsfrage und aus Gründen der Zweckmäßigkeit ist der Betrieb des Unternehmens der DRG. als einem selbständigen Rechtsträger übertragen worden. Der Reichsbahnbetrieb bildet aber nach wie vor eine Teilaufgabe aus dem Lebensbereich des Reichsganzen. Seine Verselbständigung ist der für die Entstehung einer rechtsfähigen öffentlichen Anstalt typische Vorgang.

Den Verhältnissen bei der Gründung einer selbständigen öffentlichen Anstalt entspricht auch die Art und Weise, in der die DRG. errichtet und organisiert ist. Das Reich hat die Gesellschaft durch den in die Form eines Gesetzes gekleideten Stiftungsakt ins Leben gerufen und ihr Zweck und Verfassung gegeben. Nur das Reich, nicht die Organe der Gesellschaft sind befugt, sie abzuändern. Durch Aufsicht und Mitwirkung bei der Bestellung der Gesellschaftsorgane nimmt das Reich auf die Gestaltung der Lebensäußerungen der DRG. dauernden Einfluß. Auch an den für den Anstaltsbegriff wesentlichen Destinatären fehlt es bei der DRG. nicht [93]. Hierunter können — wenn auch im weiten Sinne — die Benutzer verstanden werden [94].

Damit bestätigt sich die von der herrschenden Lehre vertretene Auffassung:

Die DRG. ist eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts [95] [96].

Aus dieser Feststellung folgt, daß das Verhältnis zwischen der DRG. und dem Reich nach den gleichen Gesichtspunkten zu beurteilen ist, wie jedes Verhältnis zwischen einer öffentlichrechtlichen Anstalt und ihrem Muttergemeinwesen und daß insbesondere die

---

[93] Das bemängelt Glum, Arch. öff. R. NF. Bd. 25, S. 120.

[94] Vgl. O. Mayer, Jur. Pers. S. 93.

[95] Die Annahme eines Mischgebildes zwischen Körperschaft und Anstalt — vgl. dafür die oben S. 5, Anm. 24, Genannten — ist ausgeschlossen. Entweder ist der für den Körperschaftsbegriff erforderliche Mitgliederverband vorhanden oder nicht. Wer dies bejaht, muß dann schon eine echte Körperschaft annehmen. — Vgl. Gierke DPr. I S. 474; O. Mayer, Jur. Pers. S. 72; Niessen, Arch. f. Eb.-Wesen 1932, S. 610.

[96] Die Beteiligung der Vorzugsaktionäre an der Besetzung des Verwaltungsrats steht der Anstaltsnatur der DRG. nicht entgegen. Auch bei Anstaltspersonen können einzelne, die an deren Vermögensstand interessiert sind, in gewissem Umfange zu einer Mitwirkung bei der Verwaltung herangezogen werden (O. Mayer, Bd. II, S. 338; Zeiske, S. 99; Haustein, Arch. öff. R. Bd. 50, S. 126). Trotzdem bleiben diese berücksichtigten Personen immer Fremde, die das Wesen der juristischen Person nicht beeinflussen (vgl. O. Mayer, Jur. Pers., S. 83).

Vermögensausstattung der DRG. den gleichen Regeln unterliegt, die sonst für die Ausstattung einer öffentlichrechtlichen Anstalt gelten.

Da die öffentliche Anstalt aber eine Form des öffentlichen Unternehmens darstellt, ist weiter die Frage aufzuwerfen, ob auf die DRG. nicht auch die für das Unternehmen ausgebildeten Rechtssätze des Handelsrechts Anwendung finden können.

f) Die Reichsbahn als wirtschaftliches Unternehmen.

In der Wirtschaftslehre werden öffentliche Verwaltung (öffentliche Anstalt) und Unternehmen in der Regel als Gegensätze einander gegenübergestellt[97]. Als typischer Wesenszug des Unternehmens wird das Streben nach einem möglichst großen Geldertrag angesehen[98], während für die Anstalt, wenn sie nicht gar mit Zuschüssen betrieben werde, nur das Prinzip der Kostendeckung gelte[99]. Es kann zweifelhaft sein, ob eine derartige Einengung des Unternehmensbegriffs in der Wirtschaftslehre berechtigt ist. Bedeutet doch „Unternehmung" zunächst nichts anderes als eine wirtschaftliche Veranstaltung, d. h. eine Veranstaltung zum Zwecke der Bedarfsversorgung[100]. Für den juristischen Begriff des Unternehmens jedenfalls ist das Streben nach Gewinn nicht wesentlich[101]. Das zeigt die Sprache des HGB. und zahlreicher anderer Gesetze, in der das gewerbliche, d. h. das auf Gewinnerzielung gerichtete Unternehmen, nicht als das Unternehmen schlechthin, sondern nur als eine Unternehmungsart gilt[102].

In der rechtswissenschaftlichen Lehre bezeichnet man als Unternehmen heute überwiegend — wenn auch in der Formulierung im einzelnen abweichend — den durch die dauernde wirtschaftliche Tätigkeit eines Rechtssubjekts für einen bestimmten Zweck zu einer

---

[97] Liefmann, Unternehmungsformen, S. 120; Findeisen, S. 135; Passow, Art. „Unternehmen", WB. d. Volksw., Bd. III, S. 654.

[98] Passow, a. a. O. und „Betrieb, Unternehmen, Konzern", S. 50; Liefmann, a. a. O., S. 7, 122; Prion, S. 19, 56; Philippovich, I, S. 20 f.

[99] Vgl. Hesse, S. 226; Liefmann, a. a. O., S. 120, will zwischen öff. Wirtschaften und öff. Anstalten noch nach dem Gesichtspunkt unterscheiden, ob das wirtschaftliche Prinzip (vgl. oben S. 11) Anwendung findet, oder ob es bei dem Betrieb weder auf den Ertrag noch auf die Deckung der Kosten ankommt.

[100] Hesse, S. 193. — Die volkswirtschaftl. Lehrbücher ordnen die öffentlichen Unternehmungen in ihrem System meist den Unternehmungen im allgemeinen ein. Vgl. u. a.: Hesse, S. 219, 226; Philippovich, I, S. 194 ff., 211.

[101] Jacobi, Festschr. f. Ehrenberg, S. 17; Oppikofer, S. 22; Sigloch, S. 10; Eckhardt, ZHR. Bd. 94, S. 28. A. A.: Wieland, I, S. 239 f., 145, 148 f. im Anschluß an Liefmann; Pisko, S. 200.

[102] § 2 HGB. und die bei Jacobi, a. a. O., S. 1 Anm. 1 zitierten Gesetzesstellen. Vgl. dazu auch Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 3 zu § 2, Anm. 4

organisatorischen Einheit verbundenen Inbegriff von Sachen, Rechten und Beziehungen [103].

Von dem Niederschlag, den jede private Unternehmertätigkeit in dem Unternehmen mit seinen materiellen und ideellen Werten findet [104], ist die öffentliche Anstalt tatsächlich nicht verschieden [105]. Auch bei ihr stellt sich ein zu einer technischen Einheit zusammengefaßter Bestand von sachlichen und persönlichen Mitteln [106] als Niederschlag planmäßiger (öffentlicher) Verwaltungstätigkeit dar. Das gilt im besonderem Maße von der Reichsbahn, für deren Betrieb das Wort „Unternehmen" in den sie betreffenden Rechtsquellen wiederholt verwandt wird (Art. 92 RV., § 27 RbGes., § 2 Stzg.; vgl. auch § 1 Abs. 2 StaatsVertr. und § 1 der VO. v. 12. 2. 1924).

---

zu § 1. — Unternehmen u. Handelsgeschäft sind also nicht gleichzusetzen (so Wieland I, S. 240. Vgl. auch Liefmann, Unternehmung, S. 115). Das Handelsgeschäft stellt nur eine Unterart des Unternehmens dar, ein Unternehmen, das auf einem Handelsgewerbe beruht. J. v. Gierke, S. 74.

[103] Ennecc.-Nipp. § 125 a, S. 405; Wieland I, S. 239 ff.; Lehmann-Hoeniger, S. 78 f.; Nipperdey, Beitr. z. Wirtschaftsr. II, S. 445 nebst Anm. 3; Locher, S. 1204; Isay, S. 41; Oppikofer, S. 8 ff.; Sigloch, S. 7; vgl. auch Dür.-Hach.-Hoeniger zu § 25, Anm. 2; Staub-Bondi, Anm. 4 zu § 22; RGZ. Bd. 70, S. 228 . . . — — Die Erörterung wird in den Kommentaren des HR. u. einigen Lehrbüchern, so J. v. Gierke, S. 73 ff., nur für den Begriff des „Handelsgeschäfts" geführt. Das steht jedoch der Gültigkeit der Ausführungen auch für andere Formen des Unternehmens nicht entgegen. —

Abweichend von der herrschenden Lehre scheiden einige Schriftsteller die materiellen Vermögenswerte, Sachen und Rechte aus dem Unternehmensbegriff als solchem aus. Für sie ist das Unternehmen der zu einem Rechtsgut erhobene „Tätigkeitsinbegriff" (Wolff, Festg. für Gierke, II, S. 120, SR., § 79, II, Anm. 9, S. 257; ähnlich Eckhardt, ZHR., Bd. 94, S. 3; ZBH., 1929, S. 175), der durch die wirtschaftliche Tätigkeit hervorgebrachte Tätigkeitsbereich (J. v. Gierke, S. 74 f.; ähnlich Fehr, HdR. VI, S. 247), die den Erfolg einer Erwerbstätigkeit sichernde oder fördernde Organisation eines Betriebes oder gesicherte Absatzgelegenheit (Pisko, Unternehmen, S. 19; Ehrenberg's Hdb. II, 1, S. 200). — Herb. Meyer (Ztschr. f. R. Gesch. g. A. Bd. 48, S. 557) lehnt den Begriff des Unternehmens für das Privatrecht überhaupt ab. Man komme mit dem wirtschaftlichen Begriff des Unternehmens und dem juristischen des Gesellschaftsvermögens aus. Gegenstand rechtsgeschäftlicher Verfügungen sei nur das letztere.

[104] Vgl. Oppikofer, S. 4 f.; Wieland, I, S. 247.

[105] Sigloch, S. 9; vgl. auch Herrnritt, S. 233 Anm. 6; Jacobi, Festschr. f. Ehrenberg will die Unternehmen in „Unternehmungen" und „Verwaltungen" untergliedern, je nachdem ob es sich um private (gewinnsuchende oder gemeinnützige) oder öffentliche Unternehmen handele. Gegen diese Unterscheidung: Eckhardt, ZHR., Bd. 94, S. 26, Anm. 58.

[106] O. Mayer, a. a. O.; Fleiner, S. 322; Kormann, WB., III, S. 1; Jacobi, Festschr. f. Ehrenberg, S. 34.

Neben den rein sachlichen Werten umfaßt auch die Reichsbahn jene immateriellen Werte, die erst eigentlich den Gehalt eines Unternehmens bestimmen[107] und die teils in der inneren Organisation[108], teils in den Beziehungen zur äußeren Umwelt[109] enthalten sind. Die vorteilhafte räumliche Anordnung der Betriebsstätten, die Ausbildung geeigneter Betriebsmethoden, die Verwertung der Betriebserfahrungen, die technische und wirtschaftliche Ausgestaltung der Beziehungen zu Arbeitern, Angestellten und Beamten[110] und die Gliederung der gesamten Betriebstätigkeit durch Zuteilung bestimmter Aufgabenkreise an die über- und nebeneinander geordneten Geschäftsstellen nach einem einheitlichen Betriebsplane[111] haben auch bei der deutschen Reichsbahn grundlegende Bedeutung. Die Überleitung der riesigen Organisationwerte hat schon bei dem Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich und später bei der Übertragung der Reichsbahn auf das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" und auf die DRG. eine wichtige Rolle gespielt[112].

Betrachtet man neben diesen inneren Organisationswerten der Reichsbahn noch ihre Beziehungen zu der Umwelt, zu dem reisenden Publikum, den Auftraggebern in Industrie und Handel, um die sie mit kaufmännischem Kundendienst und Reklame wirbt[1], und zu ihren Lieferanten, weiter den geschäftlichen Ruf und Kredit, so ersteht damit vor uns ein Organismus, der in seiner Funktionsbereitschaft als lebendige Wirtschaftseinheit von einem Unternehmen nicht nur nicht unterschieden ist, sondern als Musterbeispiel des großen Unternehmens schlechthin dienen kann. — Aus dieser Feststellung ist praktisch zu folgern, daß wir auf die Rechtsverhältnisse bei der deutschen Reichsbahn auch die auf dem Gebiete des Unternehmensrechts ausgebildeten Rechtssätze anzuwenden haben.

---

[107] Wieland, I, S. 246, 248; M.-Erzbach, S. 72; Locher, S. 1204; Nipperdey, a. a. O., S. 445 nebst Anm. 3.

[108] M.-Erzbach, S. 72, 73; J. v. Gierke, S. 75; Isay, S. 25, 30; Pisko, Ehrenbergs Hdb. II, 1, S. 198; Dür.-Hach.-Hoeniger zu § 25 Anm. 2.

[109] Wieland, II, S. 246.

[110] Durch eine Personalordnung (vom 3. 2. 1925, abgedr. bei Hermann, a. a. O., S. 75 ff.).

[111] Vgl. die Geschäftsordnung der DRG. (vom 14. 6. 1930, abgedr. bei Sarter-Kittel, S. 171 ff.).

[112] Vgl. über die Überleitung der Beamten und Angestellten: §§ 25, 26 Staatsvertrag, § 20 RbGes. Bezüglich der Organe und der Geschäftsstellen vgl. § 24 St. V., wonach die Spitzen der Ländereisenbahnverwaltungen als Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums bestehen blieben, § 2 VO., wonach das Unternehmen weiter der Aufsicht und Leitung des Reichsverkehrsministers unterstand. Vgl. auch § 17 RbGes. — Für die Überleitung der Organisationswerte auf die DRG. sorgte das Organisationskomitée der DRG.

[113] Sarter-Kittel, S. 16/17.

II. Die Einteilung des Vermögens bei der deutschen Reichsbahn.

1. Die geltende Zweiteilung und ihre Vorgeschichte (Die Verordnung vom 12. Februar 1924).

Gem. § 5 Abs. 1 RbGes. übertrug das Reich der neuen Reichsbahngesellschaft das ausschließliche Recht zum Betriebe der Reichseisenbahnen. Damit ergab sich für das Reich die Pflicht, der Gesellschaft auch die zum Betriebe notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen. Daß das Reich nicht so weit ging, die Eisenbahnen, sein wertvollstes Vermögensstück, völlig aus der Hand zu geben, war insbesondere mit Rücksicht auf die ausländischen Einflüsse, denen die DRG. unterlag [2], nur natürlich. Wenn es also in § 5 Abs. 3 RbGes. heißt: „Das Betriebsrecht umfaßt die Reichseisenbahnen mit allem Zubehör . . .“ so bedeutet das nicht, daß die Reichsbahn mit allen ihren Vermögenswerten zu vollem Rechte auf die DRG. überging. Die wesentlichsten Teile der Reichsbahn mußte sich das Reich vielmehr auch in Zukunft selbst vorbehalten.

So kam es zu der grundsätzlichen Zweiteilung des bei der Reichsbahn vorhandenen Vermögens in das Gesellschaftsvermögen der DRG. und das Reichseisenbahnvermögen.

Eine derartige Teilung ist in der Geschichte der deutschen Reichsbahn nicht erstmalig. Sie findet ihr Vorbild in den Rechtsverhältnissen, die bei der vorläufigen Absonderung der Reichsbahn aus der unmittelbaren Reichsverwaltung durch die Verordnung der Reichsregierung vom 12. Februar 1924 [3] geschaffen wurden.

---

[2] Gem. § 11 Stzg. a. F. wurde die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrats der DRG. von dem ausländischen Treuhänder als dem Vertreter der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen ernannt. Mindestens 4 Mitglieder des Verwaltungsrats mußten Ausländer sein. Die gesamte Betriebsführung unterlag der Kontrolle eines ausländischen Eisenbahnkommissars (§ 22 Stzg. a. F.).

[3] RGBl. I S. 57. Sie beruht auf dem Ermächtigungsgesetz vom 8. 12. 1923.

Durch jene VO. wurde unter der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn" ein selbständiges, eine juristische Person darstellendes Unternehmen ins Leben gerufen, durch das das Reich die in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen betrieb und verwaltete (§ 1 VO.).

Die Bedeutung dieses Vorganges liegt darin, daß das Reich, das erst vor wenigen Jahren mit dem Erwerb der Staatseisenbahnen durch den Staatsvertrag vom 31. März/29. April 1920[4] eine Reichsbahn geschaffen hatte, zwischen sich und das ihm gehörige Eisenbahnvermögen einen selbständigen Rechtsträger einschob und damit seine bisherige unmittelbare Sachherrschaft über dieses gegen eine mittelbare vertauschte[5]. Zwar gingen „die Reichseisenbahnen mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten" nicht unbeschränkt auf das Unternehmen über, wie es nach § 3 der VO. den Anschein haben möchte. Gem. § 3 Abs. 2 VO. wurden nur die Forderungsrechte, die mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbunden waren, insbesondere die aus laufenden Verträgen, auf das Unternehmen übertragen. Außerdem gingen die vorhandenen Geldbestände, d. h. das in den Kassen befindliche Bargeld, und die Stoffvorräte, Betriebs-, Bau-, Oberbau-, Werkstoffe usw.[6], in das Eigentum des Unternehmens über (§ 4 Abs. 1). Dagegen behielt sich das Reich das Eigentum an den Reichseisenbahnen (§ 4 Abs. 1 S. 1; vgl. auch schon § 1 Abs. 1) und die nicht zu den Forderungen gehörigen Rechte (arg.: § 4 Abs. 1 S. 3 und § 3 Abs. 2), also die dinglichen Rechte[7] und die Beteiligungen der Reichseisenbahnverwaltung an anderen Unternehmungen, vor. Diese Gegenstände wurden nur von dem Verwaltungsrecht des Unternehmens erfaßt (§ 3 Abs. 1) und waren Verfügungen des Unternehmens nur in einem beschränkten Umfange innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft unterworfen (§ 4 Abs. 1 S. 4).

---

[4] Durch den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 31. 3./29. 4. 1920 (von der Deutschen Nationalvers. genehmigt durch Ges. v. 30. 4. 1920, RGBl. I S. 773) vereinbarten das Reich einerseits und die 8 sog. Eisenbahn-Länder: Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Hessen, Baden, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg andererseits, daß die Staatseisenbahnen dieser Länder am 1. April 1920 in das Eigentum des Reiches übergehen sollten (§ 1 Abs. 1). Mit diesem Zeitpunkt übernahm das Reich automatisch die Eisenbahnunternehmungen der vertragschließenden Länder als Ganzes mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten (§ 1 Abs. 2).

[5] Vgl. Kühne, S. 7.

[6] Eine kurze Einteilung siehe: 100 Jahre deutsche Eisenbahnen, S. 476.

[7] Für ihre Überleitung von den Eisenbahn-Ländern auf das Reich; vgl. § 2 Abs. 1, S. 3 StaatsVertr.

In diesem Zusammenhang muß der Begriff der „Reichseisenbahnen", der auch bei der DRG. eine erhebliche Rolle spielt, einer näheren Prüfung unterzogen werden, denn er tritt uns hier in § 4 VO. erstmalig in einer besonderen, einengenden Bedeutung entgegen [8].

Die Unterscheidung der „Reichseisenbahnen" von den „damit verbundenen Rechten" einerseits (§ 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 S. 4 „Eigentum" — „Rechte"), und den Geldbeständen und Stoffvorräten andererseits (§ 4 Abs. 1 S. 3) gibt uns die nötige Abgrenzung des Begriffs. Die „Reichseisenbahnen" sind danach die von der Reichseisenbahnverwaltung verwalteten Grundstücke.

Ihr anfänglicher Umfang (im Jahre 1920) ergibt sich aus den Bestimmungen des Staatsvertrages, die das Grundeigentum behandeln. Nach § 2 waren in das Eigentum des Reichs [9] übergegangen: alle Grundstücke der Länder, die z. Zt. des Vertragsschlusses Eisenbahnzwecken gewidmet oder für solche bestimmt waren (Abs. 1 S. 1), die früher Eisenbahnzwecken gewidmet waren und noch von Eisenbahnbehörden verwaltet wurden (Abs. 1 S. 2), sowie grundsätzlich auch solche, die zwar als für Eisenbahnzwecke dauernd entbehrlich anderen Staatsverwaltungen überwiesen, aber noch für die Eisenbahnverwaltung im Grundbuch eingetragen waren (§ 2 Abs. 1 S. 4). Diese Aufzählung betrifft nicht lediglich die Grundstücke des Schienenweges und der unmittelbar dem Verkehr dienenden dazugehörigen Anlagen, wie z. B. der Bahnhöfe. § 2 St. V. in Vbdg. mit § 1 Abs. 3 läßt erkennen, daß auch die Grundstücke übergegangen sind, die zu den notwendigen und den sonstigen Nebenbetrieben der Eisenbahnen gehören. Dabei gelten als notwendige Nebenbetriebe die Betriebsteile, die trotz gewisser Selbständigkeit ihrer Bewirtschaftung als Teile der Eisenbahnen zu betrachten sind und namentlich auch räumlich zu ihr gehören [10], während die sonstigen, eigentlichen Nebenbetriebe der Eisenbahn geschäftlich und wirtschaftlich angegliedert sind und dem Reiche gehören — auch der Reichseisenbahnverwaltung unterstanden —, aber in sich geschlossene, selbständige Unternehmungen bilden [11]. Durch den Staatsvertrag sind also nicht nur

---

[8] In Art. 92 RV. bedeutet er nur die Zusammenfassung der Staatseisenbahnunternehmungen.

[9] Vgl. dazu die Anm. bei Kittel, Staatsvertrag, S. 8/9.

[10] Der Staatsvertrag nimmt sie als Zubehör der Eisenbahnen den sonstigen Nebenbetrieben vorweg (§ 1 Abs. 3). Notwendige Nebenbetriebe sind: Werkstätten, Holztränkanstalten, Lagerhäuser, Dienstwohngebäude, sowie Gas- u. Elektrizitätswerke der Bahnen. Vgl. dazu Sarter-Kittel, S. 27/28; Sarter, Die Reichseisenbahnen, S. 34; auch Fritsch, Hdb. Anm. 7 zu § 1 St. V., S. 9.

[11] Solches sind (§ 1 Abs. 3) u. a. die in Gemeinschaft mit Schweden und Dänemark bestehenden Fährbetriebe, die Bodenseedampfschiffahrt, die Häfen und Kraftwagenbetriebe, die Kettenschiffahrt auf dem Main

die Lagerhäuser und -plätze, die Werkstättengrundstücke und Dienstwohngebäude, sowie die Anlagen der zu den Eisenbahnen gehörigen Kraftwerke auf das Reich übergegangen, sondern auch die Kais und Verladeplätze der Eisenbahnfährbetriebe und der Bodenseedampfschiffahrt, die Hotelgrundstücke und die Garagen- und Packhöfe der Kraftwagenbetriebe.

In dem Umfange, den dieser Bestand von Grundstücken am 12. Februar 1924 besaß — er unterlag allerdings schon in der Zeit der unmittelbaren Reichsverwaltung gewissen Veränderungen durch Neuerwerbungen und Übernahme aus anderen Zweigen der Reichsverwaltung einerseits, Veräußerung oder Abgabe an andere Verwaltungen andererseits — stellt er die Reichseisenbahnen im Sinne des § 4 der VO. dar.

Diese verblieben also bei der Übertragung des Eisenbahnbetriebes auf das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" im Eigentum des Reiches. Dasselbe gilt, obwohl dies in § 4 nicht ausdrücklich gesagt ist, von den Zubehörden der Reichsbahngrundstücke[12], es sei denn, sie fielen unter die Stoffvorräte des § 4 Abs. 1 S. 3, VO.

2. Das Gesellschaftsvermögen der DRG.

Bei der Vermögensausstattung der DRG. konnte sich der Gesetzgeber eng an das durch die VO. vom 12. 2. 1924 gegebene Vorbild anschließen. Die Rechte des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn", die gem. § 1 VO. im Falle der Auflösung des Unternehmens dem Reiche zufallen mußten, konnten in der Hauptsache auf die DRG. übergeleitet werden. Gem. § 5 sind denn auch grundsätzlich alle mit dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" verbundenen Rechte (und Pflichten) einschließlich solcher aus Betriebsverträgen auf die DRG. übergegangen, darunter die (Abs. 6) ausdrücklich genannten Bankguthaben. Ausgenommen waren nur die Mitgliedschaftsrechte, Beteiligungen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" an anderen Unternehmungen[13]. Diese gingen nicht als solche über, sondern nur die aus ihnen erwachsenden Rechte und Verpflichtungen (§ 5 Abs. 5).

Außer den dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" zustehenden Rechten wurden — von den Beteiligungen abgesehen — auch

---

und zahlreiche Hotelunternehmen. Vgl. Kittel, Staatsvertrag, S. 7, 8; Sarter, a. a. O.; Sarter-Kittel, a. a. O.

[12] Sarter, Arch. f. Eb.-Wesen, 1924, S. 203; vgl. Schulze, S. 27, Anm. 3; Sarter, Reichseisenbahnen, S. 34; Sarter-Kittel, S. 31.

[13] Das sind die vom Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" neu erworbenen. Die Beteiligungen der Reichseisenbahnverwaltung waren dem Unternehmen nicht übertragen, sondern nur zur Ausübung überlassen worden. — Als Unternehmungen, an denen Beteiligungen bestanden, waren u. a. zu nennen: die „Mitteleuropäische Reisebüro GmbH.", die „Mitropa"-Aktiengesellschaft, die Walchenseewerk-AG. u. a.; vgl. Sarter-Kittel, S. 31.

alle sonstigen mit den Reichseisenbahnen verbundenen Rechte übertragen. Hierunter sind auch die bisher noch beim Reiche verbliebenen begrenzten dinglichen Rechte, insbesondere Grunddienstbarkeiten, zu verstehen [14]. Die entgegengesetzte, im eisenbahnrechtlichen Schrifttum vertretene Ansicht [15], auf die DRG. seien ebenso wie auf das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" nur die Forderungen übergegangen, ist nicht gerechtfertigt. Dies ergibt ein Vergleich des § 5 Abs. 4 RbGes., in dem vom Übergang der „Rechte" die Rede ist, mit dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 VO., der ausdrücklich nur von „Forderungsrechten" spricht [16]. Es ist auch nicht ersichtlich, welche sonstigen, zwar mit den Reichseisenbahnen, aber nicht mit dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" verbundenen Rechte damit gemeint sein sollten.

Auch von den körperlichen Gegenständen wurden der DRG. nur diejenigen zu Eigentum überlassen, die bereits der „Deutschen Reichsbahn" zu Eigentum gehört hatten: die Betriebsvorräte und die Kassenbestände. Im übrigen steht der DRG. jedoch an den „Reichseisenbahnen" und deren Zubehör nur ein begrenztes Herrschaftsrecht zu, das mit dem ausschließlichen Recht zum Betriebe (§ 5, Abs. 1 und 3, § 10 RbGes.) verbunden ist.

Die der DRG. unbeschränkt übertragenen dinglichen und Forderungsrechte, sowie die Betriebsvorräte und Kassenbestände und das Betriebsrecht bilden das Gesellschaftsvermögen der DRG. [17]. An ihm steht der Gesellschaft — abgesehen von dem Betriebsrecht, das nicht ohne die Genehmigung der Reichsregierung weiter übertragen werden kann (§ 12 RbGes.) — das alleinige Verfügungsrecht zu. Die DRG. kann die einzelnen Gegenstände frei veräußern. Sie kann das Vermögen aber auch beliebig vermehren. Eine Einschränkung besteht auf der Erwerbsseite nur insoweit, als Grundstücke und alle Zubehörstücke einschließlich der Fahrzeuge, wenn die Gesellschaft sie für Zwecke der Reichseisenbahnen erwirbt, mit dem Erwerbe kraft Gesetzes in das Eigentum des Reiches fallen (§ 6 Abs. 1 Satz 2). Die DRG. wird dann nur insoweit bereichert, als sich ihr Betriebsrecht auf die Neuerwerbung ausdehnt [18]. Grundstücke und Zubehör fallen nur dann in das Gesellschaftsvermögen, wenn sie nicht für Zwecke der Reichseisenbahnen, sondern als Kapitalanlage erworben

---

[14] Sarter-Kittel, S. 30, b, 1; v. Zabiensky, S. 24/25.

[15] Homberger, in: Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, S. 24; Schulze, S. 27, Anm. 4; Kühne, S. 9.

[16] Vgl. Braun, S. 16.

[17] Homberger, a. a. O. und JW. 1924, S. 1487; Sarter-Kittel, S. 29 ff.; Heim, S. 33.

[18] Gem. § 10 RbGes.: „ . . . sowie aller Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die später Eigentum des Reiches werden . . ." Vgl. auch § 2, Stzg. „ . . . einschl. der künftigen Erweiterungen"; Heim, S. 29.

werden, also nur eine Verwertung flüssiger Mittel der Gesellschaft darstellen[19]. Beteiligungen an anderen Unternehmungen, die die Gesellschaft neu erwirbt, fallen unbeschränkt in das Gesellschaftsvermögen[20].

3. Das Reichseisenbahnvermögen.

a) Umfang.

Von dem Gesellschaftsvermögen der DRG. ist das Reichseisenbahnvermögen zu unterscheiden. Es wird gebildet von den Reichseisenbahnen einschließlich der Beteiligungen der Reichseisenbahnverwaltung und des früheren Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" an anderen Unternehmungen. Diese Gegenstände sind im Eigentum des Reiches verblieben (§ 6)[21].

Der Umfang der „Reichseisenbahnen" deckt sich im wesentlichen mit dem zur Zeit ihres Überganges auf die „Deutsche Reichsbahn". Veränderungen ihres Bestandes durch Erwerb und Veräußerung seitens des Unternehmens waren zwar möglich, aber nur im Rahmen des § 4 der VO. und deshalb nicht besonders einschneidend. Soweit die „Deutsche Reichsbahn" in ihrer Eigenschaft als Betriebsführerin im übrigen Grundstücke und Zubehör „außer Dienst stellte", wurden diese ihrem Betriebsrecht nicht entzogen und schieden aus den Reichseisenbahnen nicht aus. Zur Zeit des Überganges des Betriebsrechts auf die DRG.[22] gehörten zu den Reichseisenbahnen deshalb alle dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" einmal überlassenen und noch von ihm verwalteten Grundstücke, ohne Rücksicht darauf, ob sie noch im Eisenbahnbetrieb benutzt wurden oder nicht[23].

Es ergibt sich aus § 6 Abs. 1 S. 2, daß der Begriff „Reichseisenbahnen" in § 6 RbGes. auch das Grundstückszubehör umfaßt. Hierunter fallen zunächst alle Gegenstände, die gem. § 97 BGB. als Zubehör eines der zu den Reichseisenbahnen gehörenden Grundstücke gelten: alle beweglichen Sachen, die dem wirtschaftlichen Zweck eines solchen Grundstücks dienen und zu ihm in einem entsprechenden räumlichen Verhältnis stehen[24]. Solches sind namentlich die im Betrieb vorhandenen Einrichtungsgegenstände, das Inventar, die

---

[19] Homberger, JW. 1924, S. 1487; Sarter-Kittel, S. 33; Heim, S. 34.

[20] Sarter-Kittel, S. 31; Homberger in: „Das deutsche Eisenbahnwesen", S. 24.

[21] Unzutreffend: Dür.-Hach.-Bing, Vorbem. 4 zu § 453 ff. „Sie (die DRG.) ist Eigentümerin der Eisenbahnen".

[22] Das ist am 11. Oktober 1924 (Vgl. RGBl. II, S. 386).

[23] So Sarter-Kittel, S. 32 II a zu §§ 6/7. Vgl. die ähnliche Regelung im Staatsvertrag (§ 2 Abs. 1 Satz 2). Die Formulierung, zu den Reichseisenbahnen gehörten die derzeitig in Betrieb befindlichen Reichsbahnstrecken (so Sarter-Kittel, S. 27 I b 1 zu § 3), ist also etwas zu eng.

[24] Sarter-Kittel, S. 33.

Ausrüstung der Bahnhöfe, Werkstätten und Verwaltungsgebäude[25]. Nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 6[26] gelten als Zubehör aber auch alle Fahrzeuge, d. h. Lokomotiven und Wagen aller Art, Fähren, Dampfer und Kraftwagen der Nebenbetriebe. Nicht dazu gehören die Betriebsvorräte, obwohl man sie — das nötige räumliche Verhältnis vorausgesetzt — gem. § 97 BGB. als Zubehör ansehen könnte, da sie dem wirtschaftlichen Zwecke der Eisenbahngrundstücke zu dienen bestimmt sind, sobald sie zum Verbrauch[27] oder zum Einbau[28] bereitliegen.

Nicht zu den Reichseisenbahnen gehören Rechte jeder Art und in das Reichseisenbahnvermögen fallen von Rechten auch nur die Beteiligungen, die als einzige ausdrücklich neben den Reichseisenbahnen in § 6 genannt sind. Die abweichende Ansicht des Reichsgerichts (RGZ. Bd. 126, S. 156), alle Forderungen, mit Ausnahme der Bankguthaben, gehörten zum Reichseisenbahnvermögen, ist nicht zutreffend[29]. Sie läßt sich nicht damit begründen, daß § 5 Abs. 6 RbGes. die Gegenstände, die Eigentum der DRG. werden sollten, abschließend aufzähle. Auf den Gebrauch des Wortes „Eigentum" kann schon deshalb nicht abgestellt werden, weil dies zwar an Sachen, wie Betriebsvorräten und Kassenbeständen, nicht aber an Forderungen und sonstigen Rechten möglich ist[30]. Zu Unrecht vergleicht das RG. in seinen Gründen § 5 Abs. 6 RbGes. mit § 3 Abs. 2 der VO. vom 12. 2. 1924, in dem es heißt, daß alle mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbundenen Forderungsrechte auf die „Deutsche Reichsbahn" übergehen. Diese Gegenüberstellung ist unrichtig, denn § 5 Abs. 6 RbGes. entspricht dem § 4 Abs. 1 Satz 3 der VO. Vergleicht man dagegen mit § 3 Abs. 2 VO. den § 5 Abs. 4 RbGes., den das RG. überhaupt nicht berücksichtigt, so ergibt sich hieraus der Übergang aller mit den Reichseisenbahnen und dem Unternehmen

[25] Sarter-Kittel, a. a. O.

[26] Vgl. auch § 4, Abs. 2 RbGes. a. F.

[27] Daß auch verbrauchbare Sachen, also z. B. Kohlen, Zubehör sein können, ist heute h. M. Planck, Bem. 2 d zu § 97, S. 206; Oertmann, Bem. 2 i zu § 97, S. 296; RGZ. 77, S. 36; 84, S. 284. Vgl. dafür auch § 98, Ziff. 2 BGB.; a. M. noch Staudinger, Bem. 2 i zu § 97, S. 376; Oertmann, Bem. 2 h zu § 97, 2. Aufl.

[28] z. B. Schienen, Schwellen. Die Fähigkeit dieser Sachen, die durch ihre bestimmungsmäßige Verwendung Bestandteile der Hauptsache werden, Zubehör zu sein, ist bestritten. Dafür: Planck, a. a. O.; Ennec.-Nipp. § 119, 3 c, S. 381; RGZ. 66, S. 357; Bd. 84 S. 285. Dagegen Staud., a. a. O.; Oertmann, Bem. 2 h zu § 97, S. 295 und dort Angeführte.

[29] Gegen das RG.: Sarter-Kittel, S. 33/34; Volmer, ZVDEV. 1930, S. 986 ff.

[30] Also auch nicht an Bankguthaben. Vielleicht hat der Gesetzgeber dabei an Depots gedacht. So im Anschluß an § 903 BGB. die allg. Ans. Vgl. Staud. Bem. 18, 23 zu § 903; a. A. nur Leonhard, SchR. I, S. 60. Wie hier Volmer, a. a. O.

„Deutsche Reichsbahn" verbundenen Rechte auf die DRG. mit hinreichender Deutlichkeit. Auch die Begründung zum RbGesetz kann das RG. nicht für sich in Anspruch nehmen. Es heißt dort (I 2 E) [31]:

> „In das Eigentum der Gesellschaft gehen nur die Betriebsvorräte, Kassenbestände und Bankguthaben des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" über. Grundstücke und Grundstückszubehör, das rollende Material und das sonstige Inventar, das von dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" nur fiduziarisch verwaltet wird, wird auch von der Gesellschaft in der gleichen Weise verwaltet werden. Sie bleiben Eigentum des Reiches und bilden das sogenannte „Reichseisenbahnvermögen".

Von Rechten ist hier — mit Ausnahme der fälschlich unter den eigentumsfähigen Sachen aufgezählten Bankguthaben — in keiner Weise die Rede. Die angeführte Stelle vermag deshalb die Ansicht des Reichsgerichts nicht zu stützen.

Auch die begrenzten dinglichen Rechte gehören nicht zum Reichseisenbahnvermögen, sondern sind in vollem Umfange auf die DRG. übergegangen [32].

Zum Reichseisenbahnvermögen gehören endlich noch die bei der „Deutschen Reichsbahn" vorhandenen Bücher, Urkunden, Pläne und sonstigen Schriftstücke. Das RbGesetz läßt zwar nicht deutlich erkennen, wem das Eigentum an diesen Gegenständen zusteht. Die etwas farblose Vorschrift des § 5 Abs. 7, daß jene der DRG. zu „überlassen" seien, erlaubt jedoch den Schluß, daß die Gesellschaft an ihnen kein Eigentum erwerben und dies dem Reiche vorbehalten sein sollte. Als Zubehör der Reichseisenbahngrundstücke wird man die in § 5 Abs. 7 genannten Gegenstände kaum ansehen können [33]. Die Gegenansicht berücksichtigt die gem. § 97 Abs. 1 S. 2 BGB. entgegenstehende Verkehrsanschauung nicht [34].

Die von der DRG. während der Betriebsjahre erworbenen Bücher etc. fallen offenbar in das freie Vermögen der Gesellschaft, denn für sie gilt nur eine entsprechende Herausgabepflicht nach Ablauf des Betriebsrechts (§ 5 Abs. 7 S. 2 RbGes.).

b) Die Gesamtsache der „Reichseisenbahnen" im besonderen.

Aus den bisherigen Ausführungen ist schon ersichtlich, daß die Reichseisenbahnen unter den Gegenständen des Reichseisenbahnvermögens eine beherrschende Stellung einnehmen. Die Reichseisen-

---

[31] Bei Hermann, a. a. O., S. 30.
[32] Vgl. oben S. 22.
[33] Wie z. B. Sarter-Kittel, S. 51, 5.
[34] Vgl. OLG. Naumburg JW. 1929, S. 793.

bahnen weisen aber auch insofern noch eine Besonderheit auf, als sie innerhalb dieses Vermögens eine Sachgesamtheit darstellen, die in gewissem Umfange Gegenstand einheitlicher dinglicher Rechtsbeziehungen sein kann.

Als Sachgesamtheit oder Gesamtsache bezeichnet man eine Mehrheit von selbständigen [35] Einzelsachen [36], die durch einen dauernden gemeinschaftlichen Zweck zusammengehalten und deshalb im wirtschaftlichen Verkehr als ein einheitlicher Gegenstand angesehen werden [37]. In der Regel ist für sie ein gemeinschaftlicher Name gebräuchlich [38]. Als Sachgesamtheiten finden wir meist solche von beweglichen Sachen [39]. Aber auch Grundstücke von im wesentlichen gleichen Eigenschaften können eine Sachgesamtheit bilden [40]; wesentlich ist nur, daß sie sich in ihrer Verbindung miteinander zu einer für einen speziellen Gebrauchszweck geeigneten Gesamtheit ergänzen [41] und diese im Verkehr als Einheit anerkannt ist. Dies ist auch bei den Reichseisenbahnen der Fall.

Auch die Reichseisenbahnen stellen zunächst grundbuchmäßig voneinander geschiedene Bodenteile, also körperliche Einzelsachen, dar. Denn ein Bahngrundbuch, in der Art des für die Bahneinheiten eingerichteten [42], in das eine Zusammenschreibung sämtlicher Bahngrundstücke stattgefunden hätte, gibt es bei der Reichsbahn [43] nicht. Die Einzelsachen sind nun aber durch den gemeinschaftlichen Zweck zu einer höheren Einheit zusammengefaßt. Allerdings fehlt es an der Teilnahme dieser Gesamtheit als solcher am Kreislauf des wirtschaftlichen Lebens durch Veräußerung, Vermietung usw., wie sie sonst bei Gesamtsachen üblich ist. Aber die Gesamtheit der Reichseisenbahngrundstücke hat ihren Sammelnamen: „Reichseisenbahnen" (§ 6 RbGes.) und sie ist als solche Gegenstand eines Zubehörs. Wie aus § 6 Abs. 1 S. 2, § 8 Abs. 5 RbGes. ersichtlich ist, gehören zum Zubehör der Reichseisenbahngrundstücke auch die Fahrzeuge [44]. Als Hauptsache für dieses Zubehör ist weder ein einzelnes

---

[35] D. h. nicht im Verhältnis von Hauptsache und Zubehör stehenden.

[36] Das sind die kleinsten, im Verkehrsleben noch als geschlossene Ganze bewerteten und bezeichneten körperlichen Gegenstände. Cosack, 6. Aufl., § 41, S. 106; RGR.-Komm., Anm. 1 zu § 90.

[37] Gierke, DPr. II, S. 53; Staud. Vorb. III, 2 zu § 90, S. 340; RGR.-Komm. Anm. 1 zu § 90 III.

[38] Warneyer, III zu § 90; Staud., RGR.-Komm., a. a. O.

[39] z. B. Warenlager, Gutsinventar, Büchereien.

[40] Gierke, DPr. II, S. 53, Anm. 18; Dernburg, BR. III, S. 6; Beseler, DPr. I, § 77, S. 277.

[41] Gierke, DPr. II, S. 53.

[42] Vgl. Bahneinh. Ges. § 8 ff.; dazu Eger Komm. S. 44 ff.; Wolff, a. a. O. § 28, IV, S. 81.

[43] Predari, Rvgl. HWB, II, S. 346.

[44] Vgl. auch § 4, Abs. 2 RbGes.

noch die Summe der einzelnen Reichsbahngrundstücke anzusehen; denn die Fahrzeuge dienen weder dem wirtschaftlichen Zweck eines bestimmten einzelnen Bahngrundstückes, noch läßt sich ein solches als Mittelpunkt des gesamten Eisenbahnbetriebes denken[45]. Zubehör kann allerdings auch auf mehrere Grundstücke als gleichwertige Hauptsachen bezogen werden[46]. Aber diese müssen individuell bestimmt sein[47]. Daran fehlt es bei der Eisenbahn aber infolge der freien Verschiebbarkeit der Fahrzeuge. Aus dem gleichen Grunde läßt sich ein räumliches Verhältnis von Dauer zu einem bestimmten Grundstück nicht feststellen.

Das Zubehör des § 6 RbGes. kann demnach nur auf die Reichseisenbahnen als eine Einheit bezogen werden[48].

Diese Tatsache ist in zweifacher Hinsicht von Bedeutung. Sie läßt uns einmal die Reichseisenbahnen in ihrer Eigenschaft als Gesamtsache erkennen[49] und zugleich charakterisiert sie diese als eine Gesamtsache von besonderer Art. Denn die Fähigkeit, ein Zubehör zu haben, wird den Sachinbegriffen von der in Rechtsprechung und Rechtslehre durchaus herrschenden Meinung abgesprochen, da Hauptsache im Sinne des § 97 nur eine körperliche Einzelsache sein könne[50].

Die Sonderstellung der Reichseisenbahnen kommt aber vollends darin zum Ausdruck, daß es in § 8 Abs. 5 RbGes. heißt: „Zur hypothekarischen Sicherung von Krediten kann die Gesellschaft an den zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen Grundstücken" — d. h. an den Reichseisenbahnen — „nebst allem Zubehör einschließlich der Fahrzeuge eine einheitliche Hypothek (Reichsbahnhypothek) bestellen". Die in Rechtslehre und Rechtsprechung herrschende Meinung erkennt nämlich die Gesamtsache nur als wirtschaftliche Einheit an und läßt sie als solche Gegenstand schuldrechtlicher Beziehungen sein, bestreitet ihr aber die Einheit im sachenrechtlichen Sinne und leugnet grundsätzlich die Möglichkeit, an ihr einheitliche dingliche Rechte zu begründen[51].

---

[45] Über die Beziehung von Zubehör auf das Kerngrundstück eines Betriebes vgl. RGR.-Komm. 5 zu § 97; RGZ. Bd. 130, S. 267.

[46] Ennecc.-Nipp. § 119, 3, S. 381; Oertmann, Bem. 2 c zu § 97; RGR.-Komm., a. a. O.; Planck, Bem. 2 a zu § 97.

[47] Ennecc.-Nipp., a. a. O.

[48] Vgl. Sarter-Kittel, S. 53.

[49] Als Sachinbegriff werden die Reichseisenbahnen auch in der Begründung zur Neufassung des Reichsbahngesetzes RT.-Drucks., IV. Wahlp. 1928, Nr. 1622, Ausgeg. am 6. 2. 1930, S. 14, einmal bezeichnet.

[50] Staud. Bem. 2 zu § 97, S. 377; Planck, Bem. 2 zu § 97, S. 203; RGR.-Komm. Anm. 2 zu § 97; a. A.: Gierke, DPr. II S. 49 u. a. Vgl. auch Oertmann, 2 c zu § 97, S. 292, der eine vermittelnde Stellung einnimmt.

[51] Endemann I, S. 231, Anm. 17; Crome I, S. 58, S. 274; Ennecc.-Nipp. § 114, III, S. 360; Planck, Vorbem. 3 b zu § 90, S. 176; Staud. Vorb.

Es mag der herrschenden Lehre in der Ablehnung einheitlicher Sachenrechte, insbesondere des Eigentums an der Sachgesamtheit grundsätzlich gefolgt werden, zumal da die Gegenansicht den zu der Gesamtheit gehörigen Einzelsachen die Fähigkeit zu einem von der Gesamtsache völlig unabhängigen rechtlichen Einzelschicksal nicht abspricht[52] und damit ihren Begriff der Gesamtsache praktisch selbst wieder entwertet. Trotzdem muß — auch von den Vertretern der herrschenden Lehre[53] — zugegeben werden, daß der Gesetzgeber es in der Hand hat, in Einzelfällen eine Sachgesamtheit zu einer so festen Einheit auszugestalten, daß sie auch sachenrechtliche Bedeutung erhält und einheitliche dingliche Rechte an ihr begründet werden können. In § 8 Abs. 5 RbGes. hat der Gesetzgeber diesen Weg eingeschlagen. Die Reichsbahnhypothek des § 8 Abs. 5 RbGes. ist keine Gesamthypothek im Sinne des § 1132 BGB.[54], d. h. eine solidarische Belastung aller einzelnen Reichsbahngrundstücke. Als Gesamthypothek ist — ob mit Recht mag hier dahingestellt bleiben —[55] in § 4 Abs. 2 RbGes. a. F. die frühere Reparationshypothek bezeichnet worden. Bei der Neufassung des Reichsbahngesetzes von 1930 ist diese Bezeichnung für die Reichsbahnhypothek nicht wieder gewählt worden. Man muß daraus schließen, daß sich der Gesetzgeber bei der Fassung des § 8 darüber klar war, daß es sich diesmal um eine Gesamthypothek nicht handele.

Ebensowenig liegt hier eine Generalhypothek vor, d. h. die Belastung aller einzelnen gegenwärtig oder zukünftig zu einer bestimmten Vermögensmasse gehörigen Gegenstände[56]. Die Reichsbahnhypothek soll nicht an einem bestimmten Vermögen, sondern nur an den zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen Grundstücken, den Reichseisenbahnen, bestellt werden. Diese aber sollen nicht als Einzelsachen belastet werden, sondern in ihrer Zusammenfassung als Sachinbegriff.

Da die Reichsbahnhypothek auch das gesamte Zubehör der Reichseisenbahnen erfassen soll, kann sie nur als einheitliches Recht

---

III, 2 zu § 90, S. 340; RGR.-Komm. zu § 90, Anm. 1, S. 96; Oertmann, Vorb. 2 b zu § 90, S. 251 und dort Angeführte; RGZ. Bd. 53, S. 220, Bd. 87, S. 45. A. Ans. nur: Gierke, DPr. II, S. 54 f.; Fuchs, Grundbuchrecht, S. 9 f.; Gruchot, Bd. 46, S. 551 ff.: Grundbegriffe, S. 31 ff.; Warn. III zu § 90; Sokolowski, S. 394, 399 f. Vermittelnd: Dernburg BR. III, § 2, S. 7 f.

[52] Gierke, DPr. II, S. 52, 56; Warn. III zu § 90; vgl. auch Oertmann, Bem. 2 b vor § 90.

[53] Staud., Vorbem. III 2 zu § 90; Planck, Vorbem. 3 b zu 90.

[54] Vgl. Wolff, SR. § 148, S. 547 u. Anm. 2.

[55] Sie wird im Schrifttum als Gesamthypothek bezeichnet von Sarter-Kittel, 1. Aufl. S. 65; Fritsch, Hdb., S. 27, Anm. 12; Heim, S. 45. Anders: Wolff, SR. § 130, 12 e, S. 464: Generalhypothek.

[56] Vgl. Jörs-Kunkel, § 94, 6, S. 158 u. dort Anm. 1 Angeführte; Wolff, SR. § 129 II 3, S. 459.

an der Gesamtsache gedacht werden. Diese Auffassung kommt auch dem Wortlaut des § 8 am nächsten, der von einer „einheitlichen" Hypothek spricht. Die Begründung zur Novelle von 1930 nimmt zu der Rechtsnatur der Reichsbahnhypothek selbst allerdings keine Stellung. Wenn aber dort[57] u. a. ausgeführt ist, die neue Regelung sehe, um die Kreditbasis der DRG. nicht zu verengen, „von jeder dinglichen Haftung des Sachinbegriffs „Reichseisenbahnen" für die Reparationssteuer ab", so wird man daraus entnehmen können, daß es der Ansicht des Gesetzgebers entspricht, auch die Reichsbahnhypothek als einheitliche Belastung der Gesamtsache „Reichseisenbahnen" aufzufassen.

Das einheitliche Pfandrecht müßte seine Verwirklichung in einer einheitlichen Zwangsvollstreckung finden. Wie diese vor sich geht, sagt weder das Reichsbahngesetz selbst, noch die Begründung zur Novelle. Das besondere Reichsgesetz aber, dem es vorbehalten sein sollte[58], die Art der Bestellung und die Wirkungen der Reichsbahnhypothek zu regeln, ist bisher nicht ergangen. Da unserem Vollstreckungsrecht die Verwertung eines Einheitspfandrechts an einer unbeweglichen Gesamtsache sonst nicht bekannt ist, wohl aber dem Eisenbahnrecht die Zwangsvollstreckung in die Bahneinheit[59], ein den Zwecken eines genehmigten Bahnunternehmens gewidmetes Sondervermögen[60], liegt der Gedanke nahe, daß die Vollstreckung aus der Reichsbahnhypothek in Anlehnung an die bei der Bahneinheit geltenden Vorschriften erfolgen könnte[61]. Das würde bedeuten, daß die Reichseisenbahnen, wenn auch die sonstigen Voraussetzungen der Zwangsvollstreckung nach dem Bahneinheitsgesetz (§§ 20 ff. pr. BEGes.) gegeben sind, als Ganzes an einen mit der Konzession zum künftigen Eisenbahnbetriebe beliehenen Ersteher zugeschlagen werden könnten (§ 32 pr. BEGes.). Allein diese Vorschriften über die Bahneinheiten sind nicht ohne weiteres auf die Reichsbahn übertragbar. Hat sich das Reich in der Begründung zur Novelle 1930 die Regelung der Wirkungen der Reichsbahnhypothek ausdrücklich vorbehalten, so kann eine Vollstreckung aus der Reichs-

---

[57] RT.-Drucks. IV. Wahlp. 1928, Nr. 1622, Ausgeg. am 6. 2. 1930, S. 14.

[58] Vgl. Begr., a. a. O. zu § 8, S. 17.

[59] Vgl. Preuß. Gesetz über die Bahneinheiten v. 19. 8. 1895 (Fassung v. 11. 6. 1902). Vgl. dazu Eger, Komm. u. Predari i. Rvgl. HWB, II, S. 343 ff. Vgl. auch Anhalt. Ges. über Bahneinheiten v. 18. 5. 31; Wttbg. Ges. über die Bahneinheit v. 23. 3. 1906.

[60] Güthe-Triebel, GBO. II, S. 1647, 2; Predari, GBO., S. 36; Wolff, SR. § 28, IV, S. 81; Gierke, DPr. II, S. 57; Lehmann, Allg. T. S. 360, § 48, I. — Fritsch, Das Dt. Eisenbahnrecht, S. 415; Crome, III, S. 808; Dernburg, BR., III, § 285, S. 965 bezeichnen die Bahneinheit fälschlich als Sachgesamtheit. Es gehören aber auch Rechte dazu. Gegen sie richtig: Heck, SR., S. 467. Richtig auch Dernburg, BR, III, § 2 S. 8.

[61] Vgl. Sarter-Kittel, S. 37.

bahnhypothek mit Rücksicht auf die Einmaligkeit dieser Hypothek nicht eher erfolgen, als die besonderen Verfahrensvorschriften dazu gegeben sind [62]. Wenn das Reich von dem Erlaß dieser Vorschriften bisher abgesehen hat, so wird das seinen Grund nicht zum wenigsten darin haben, daß es nicht neue Wege dazu ebnen wollte, die Reichsbahn in fremde Hände überzuführen. Die Reichsbahnhypothek ist auch bisher nicht praktisch geworden und wird, vor allem nach Beseitigung der Reparationslasten, auch in Zukunft nicht praktisch werden, da der DRG. andere und weniger gefährliche Wege zur Kreditbeschaffung offenstehen.

Die Erörterungen über das Rechtsinstitut der Reichsbahnhypothek haben deshalb im wesentlichen nur theoretischen Wert.

---

[62] Jacobi, S. 85, bezeichnet die dingliche Sicherung deshalb mit Recht als praktisch wertlos.

III. Das Reichseisenbahnvermögen und seine Träger.

A. Das Reichseisenbahnvermögen im allgemeinen.

1. Die Stellung des Reiches.

a) Die Verfügungsbefugnis des Reiches.

Ist das Reichseisenbahnvermögen gem. § 6 RbGes. auch im Eigentum des Reiches verblieben, so bestehen über den Inhalt dieses Eigentums doch erhebliche Zweifel.

In Schrifttum und Rechtsprechung wird wiederholt die Ansicht[1] vertreten, dem Reiche seien zugunsten der DRG. alle aus dem Eigentum fließenden Rechte am Reichseisenbahnvermögen entzogen, ihm stehe nur das „nackte Eigentum", jedoch ohne jede Verfügungsbefugnis zu.

Von der Richtigkeit dieser Ansicht hängt es ab, ob das Reich für die Dauer des Betriebsrechts der DRG. von jeder Verfügung über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens insbesondere also von allen die Reichseisenbahnen betreffenden Grundstücksgeschäften ausgeschlossen ist.

Der Wortlaut des Reichsbahngesetzes, seine Begründung und die Entstehungsgeschichte ergeben, daß jene Ansicht nicht zutreffend sein kann.

§ 6 Abs. 2 RbGes. bestimmt zwar, daß die Gesellschaft über Gegenstände, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, verfügen darf, soweit sie dies mit einer ordnungsmäßigen Betriebsführung für vereinbar hält. Daraus läßt sich jedoch nicht entnehmen, daß der DRG. das ausschließliche Verfügungsrecht über das Reichseisenbahnvermögen eingeräumt werden sollte. Ein Vergleich des § 6 Abs. 2 mit § 10 RbGes., in dessen Fassung die Ausschließlichkeit des Betriebsrechts mehrmals deutlich ausgedrückt ist (Abs. 1, Abs. 2 S. 1), zeugt für das Gegenteil.

---

[1] Sarter-Kittel, S. 35 unten; Fritsch, Eb.Recht, S. 412; Heim, S. 31; Best, S. 40; Weber, ZVDEV. 1927, S. 93; Homberger, JW. 1924, S. 1487; RGZ. Bd. 126, S. 159; Bayr. ObLG. JW. 1926 S. 825; KG. JFG. Bd. 9 S. 166, 168; KG. JMBl. 1925 S. 405 f.

Die Tatsache allein, daß dem Reiche das Recht fehlt, einer Entziehung des Eigentums durch Veräußerungen gem. § 6 Abs. 2 wirksam zu widersprechen, soweit der Wert der betreffenden Gegenstände unter 250 000, RM. liegt[2], vermag die Ansicht von der Ausschließlichkeit der Verfügungsbefugnis der DRG. nicht zu stützen.

In der Begründung zum RbGesetz heißt es über das Eigentum des Reiches:

> „Es ist zu beachten, daß das Reich sein Eigentum an den Bahnen nicht aufgibt, sondern der Gesellschaft nur das Betriebsrecht überläßt" (I, 4)[3]

und weiter:

> „Um der Gesellschaft eine rationelle Bewirtschaftung der Bahnen möglich zu machen, ist es erforderlich, ihr mit dem Verwaltungsrecht auch ein beschränktes Verfügungsrecht über das Reichseigentum einzuräumen" (I, 4 A)[3].

Auf eine Absicht des Gesetzgebers, dem Reiche die Verfügungsbefugnis über das Reichseisenbahnvermögen zugunsten der DRG. schlechthin zu entziehen, lassen diese Sätze nicht schließen.

Das Gegenteil dieser Absicht folgt aus der Entstehungsgeschichte der §§ 6 ff. RbGes. Entsprach es auf der einen Seite den Forderungen der Reparationsgläubigermächte, den Reichsbahnbetrieb in der Hand einer selbständigen juristischen Person möglichst beweglich und unabhängig vom Reich zu gestalten, so bildete auf der anderen Seite die Erhaltung des wertvollen Eigentums an den Bahnen für das Reich eine der Hauptsorgen der Deutschen Regierung. Bei dieser Interessenlage haben sich die ausländischen Sachverständigen in ihrem Bericht (Art. IV der Anl. 4 zum Bericht des 1. Sachverständigenkomitées)[4] dahin ausgesprochen: daß die Gesellschaft und die Deutsche Regierung jederzeit berechtigt sein sollten — mit Zustimmung des Treuhänders — jedes einzelne von der Gesellschaft benutzte Vermögensstück, das für sie entbehrlich erscheint, zu verkaufen oder darüber zu verfügen; d. h. neben der DRG. sollte auch das Reich, sofern nicht im einzelnen Fall das Betriebsrecht entgegenstand, zu Verfügungen über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens imstande sein.

Wollte das RbGesetz dem Reiche an seinem Eisenbahnvermögen noch weniger Rechte einräumen, als ihm die ausländischen Sachverständigen nach ihrem Bericht zuzubilligen bereit waren, so hätte es einer klaren diesbezüglichen Bestimmung bedurft. In § 6 kann eine solche Absicht des Gesetzgebers nicht hineingelesen werden.

---

[2] Darauf weist KG. JMBl. 1925 S. 405 hin.
[3] Bei Herrmann, a. a. O., S. 36.
[4] RT.-Drucks. II. Wahlp. 1924 Nr. 5, S. 129.

Die Verfügungsbefugnis des Reiches über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens ist also auch während des Betriebsrechts der DRG. grundsätzlich anzuerkennen[5]. Das bedeutet nicht, daß das Reich bei solchen Verfügungen unbeschränkt sein muß. Es erscheint selbstverständlich, daß das Betriebsrecht der DRG. an den Reichseisenbahnen durch das Reich nicht beliebig beeinträchtigt werden darf[6]. Ähnlichen Beschränkungen ist aber jeder Eigentümer unterworfen, an dessen Sache einem Dritten ein beschränktes dingliches Recht zusteht. Auch dieser Dritte kann durch Verfügungen des Eigentümers sein Recht nicht verlieren. Trotzdem bleibt der Eigentümer befugt, über seine Sache unbeschadet des Rechtes des Dritten jederzeit zu verfügen. Es besteht kein Anlaß, das Reich anders zu behandeln.

Eine praktisch bedeutsame Folge hiervon ist, daß das Reich auch während der Dauer des Betriebsrechts der DRG. hinsichtlich der Reichsbahngrundstücke im Grundbuchverkehr auftreten und im eigenen Namen Anträge stellen und Bewilligungen erteilen kann (§§ 13, 19 GBO).

Inwieweit selbständige Verfügungen des Reiches über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens praktisch sein werden, ist allerdings eine weitere Frage. Sie kann erst später, nach Erörterung der Rechtsnatur des Nutzungsrechts der DRG. behandelt werden[7].

Einer Verfügung des Reichs über Reichseisenbahnvermögen durch Belastung mit Pfandrechten, insbesondere Hypotheken, steht § 7 RbGes. nicht entgegen. § 7 bestimmt zwar, daß das Reichseisenbahnvermögen für Verpflichtungen des Reichs nur insoweit hafte, als sie aus der bisherigen Verwaltung der Reichseisenbahnen herrühre. Dem Reichseisenbahnvermögen wird durch diese Haftungsbeschränkung, die es dem sonstigen Vermögen des Reiches voraus hat, die Stellung eines Sondervermögens verliehen[8]. Sicher ist, daß es als solches dem Zugriff persönlicher Gläubiger des Reichs nur dann unterliegt, wenn ihre Forderungen bei dem bisherigen Betriebe der Reichseisenbahnen entstanden sind. Ist das Reichseisenbahnvermögen damit aber auch jeder dinglichen Haftung für Schul-

---

[5] So auch Pickert, S. 12. Schwankend Haeffner, Arch. f. Eb.-Wesen, 1927, S. 1649, 1650.

[6] Nur insoweit richtig Bayr. ObLG. a. a. O.: Das Reich kann das Reichseisenbahnvermögen . . . „insbesondere seinem Zweck nicht entfremden", solange das Betriebsrecht der DRG. dauert.

[7] Vgl. unten S. 83 ff.

[8] Als solches war es schon bei der Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" aus dem allgemeinen Reichsvermögen ausgeschieden. Sarter-Kittel, S. 32; Witte, S. 54; v. Zabiensky, S. 22; a. A. Schulze, S. 9; Korsch, S. 4; Richhardt, S. 63, Anm. 119, die den Begriff des Sondervermögens offenbar falsch verstehen.

den des Reiches entzogen? Scheidet es als Kreditunterlage für das Reich schlechthin aus?

Diese Frage ist zu verneinen. Es ist durchaus denkbar, daß Gegenstände eines Sondervermögens, die für persönliche Schulden des Vermögensinhabers grundsätzlich nicht haften, in Einzelfällen durch dingliche Belastung zur Haftung für eine persönliche Verpflichtung herangezogen werden. So kann z. B. der befreite Vorerbe zur Sicherung einer persönlichen Verbindlichkeit, für die der Nachlaß grundsätzlich nicht haftet (§ 2115, 2113, 2136 BGB., § 773 ZPO.), Nachlaßgrundstücke belasten und dadurch im Einzelfalle die Haftung des Sondervermögens herbeiführen [9]. Dasselbe muß auch für das Reichseisenbahnvermögen gelten. Die Vorteile, die in der Haftungsbeschränkung gemäß § 7 liegen, werden dadurch nicht beeinträchtigt, da das Reich jetzt selbst bestimmen kann, inwieweit es außer mit seinem sonstigen Vermögen auch mit dem Reichseisenbahnvermögen für seine Verbindlichkeiten einstehen will. —

Ist es nach dem oben Gesagten sicher, daß alle Verfügungen, die das Reich allein über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens trifft, nur unbeschadet der Rechte der DRG. erfolgen können, so entfällt diese Beschränkung nun jedoch, wenn die DRG. der lastenfreien Verfügung zustimmt [10]. Da die Gesellschaft über die Gegenstände selbst gemäß § 6 Abs. 2 zu verfügen berechtigt ist, kann sie sie im Rahmen einer ordnungsmäßigen Betriebsführung auch zur freien Verfügung durch das Reich freigeben. Hierin liegt eine praktisch bedeutsame Auswirkung der Anerkennung der Verfügungsbefugnis des Reiches.

Ist das Reich selbst zu Grundstücksverfügungen berechtigt, so kann es auch der DRG. zu Veräußerungen und Belastungen in seinem Namen Vollmacht erteilen [11]. Daß die DRG. im Rahmen des § 6 Abs. 2 ohnehin zu Verfügungen über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens befugt ist, steht einer Bevollmächtigung durch das Reich nicht entgegen [12]. Unser bürgerliches Recht kennt verschiedene Fälle, in denen einem Verwalter fremden Vermögens bereits kraft Gesetzes gewisse Verfügungsbefugnisse über das verwaltete Vermögen zustehen. Trotzdem kann ihm der Eigentümer

---

[9] Vgl. RG. Bd. 133, S. 263 ff.

[10] Vgl. Haeffner, a. a. O., S. 1650.

[11] Dagegen KG. JMBl. 1925, S. 405 f.; Weber, ZVDEV, 1927, S. 93. Wie hier Haeffner, a. a. O., S. 1651, LG. Hall, Eger-Entsch. Bd. 42, S. 175. — Die Vollmachten, die der Reichsverkehrsminister der DRG. für (Erwerb und) Veräußerung von Grundstücken erteilt hatte, und die mit Rücksicht auf die Rechtsprechung des KG. im Jan. 1926 zurückgezogen wurden (vgl. Fritsch Hdb. S. 30 Anm. 33, Eb. Recht S. 413) hatten also eine hinreichende Rechtsgrundlage.

[12] Vgl. Haeffner, LG. Hall, a. a. O.

auch noch rechtsgeschäftlich die Vollmacht erteilen, in seinem, des Eigentümers, Namen zu verfügen[13].

Die Möglichkeit einer Vollmachtserteilung durch das Reich entspricht auch durchaus den Zielen des § 6 Abs. 2 RbGes. Der Zweck dieser Bestimmung war, die DRG. in ihrer Geschäftsführung gegenüber dem Reiche möglichst unabhängig zu machen. Die DRG. sollte, um vorteilhaft wirtschaften zu können, in gewissem Umfange und ohne zeitraubende Auseinandersetzungen mit den zuständigen Stellen des Reiches selbstverantwortlich, gegebenenfalls sogar gegen den Willen des Reiches über dessen Eigentum verfügen dürfen. Dagegen bestand kein Anlaß zu unterbinden, daß die Gesellschaft in Fällen, in denen Widerstände des Reiches nicht vorliegen und in denen die Zeit es erlaubt, sich der Zustimmung des Reiches versichert und sich Vollmacht erteilen läßt, um in seinem Namen zu handeln.

Die Befugnis des Reiches, der DRG. Vollmacht zu Verfügungen zu erteilen, ist für die Gerichtskostenpflicht der DRG. in Grundbuchsachen von großer Bedeutung.

Die Gebührenfreiheit der DRG.[14] ist für das Preußische Gerichtskostengesetz (§ 8 Ziff. 1)[15] — ebenso wie für das Deutsche GKG. (§ 90)[16] — in ständiger Rechtsprechung mit der Begründung verneint worden, daß die DRG. keine „für Rechnung des Reiches verwaltete oder einer solchen gleichgestellte öffentliche Anstalt" sei[17]. Die neue Kostenordnung[18], deren § 10 Abs. 1 dem § 8 des Pr. GKG. entspricht, bedingt eine Änderung dieser Rechtsprechung nicht.

Der Belastung mit den Gerichtskosten, die von ihr immer als drückend und ungerecht empfunden wurde[19], kann die DRG. nun dadurch entgehen, daß sie ihre Grundstücksverfügungen in Vollmacht des Reiches vornimmt und dies ist immer möglich, sobald sie nicht gemäß § 6 RbGes. aus eigenem Recht verfügen will oder muß, z. B. weil sie gegen den Willen des Reiches handelt. Verfügt sie aber im Namen des Reiches, dann sind Kosten von ihr nicht zu erheben,

---

[13] LG. Hall, a. a. O.; vgl. Siber, Iher. Jb. Bd. 67 S. 136 f.; Kipp-Wolff, § 48 I S. 196, 197.

[14] Vgl. hierzu bes. Niessen, ZVMEV. 1936 S. 148 ff.

[15] KG. JMBl. 1925, S. 209; Bartscher-Drinnenberg-Wenz zu § 8 II 1.

[16] RGZ. Bd. 109 S. 90 = JMBl. 1925 s. 41; RG. Eger-Entsch. Bd. 52 S. 55 f.

[17] Vgl. aber jüngst RFH. Bd. 37 S. 214 ff.; 215 (Urt. v. 28. 2. 1935) und Niessen ZVMEV. a. a. O.

[18] VO. über die Kosten in Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit und der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen (Kostenordnung) vom 25. Nov. 1935, RGBl. I S. 1371 f.

[19] Vgl. von Kienitz Eger-Entsch. Bd. 41 S. 204 und Anm. zu KG. Eger-Entsch. Bd. 53 S. 37. Sarter-Kittel S. 62; Niessen, a. a. O. und ZVMEV. 1932 S. 316 f.

da das Reich gemäß (§ 8 Ziff. 1 Pr. GKG.) § 10 Abs. 1 Kosten-O. Gebührenfreiheit genießt.

b) Die Erwerbsgeschäfte des Reiches.

Als Eigentümer des Reichseisenbahnvermögens kann das Reich nicht nur das Reichseisenbahnvermögen durch Verfügungen schmälern, sondern auch auf verschiedene Art vermehren.

Es kann einmal Grundstücke aus seinem allgemeinen Vermögen, sei es im Wege des Tausches gegen Reichseisenbahngrundstücke, sei es gegen eine Entschädigung der DRG., in das Reichseisenbahnvermögen überführen. Um echte „Tausch"- oder „Kaufverträge" (§§ 433, 515 BGB.) zwischen Reich und DRG. handelt es sich dabei nicht[20], da eine Pflicht zur Eigentumsverschaffung für beide Teile nicht besteht. Beide repräsentieren gesetzlich nur ein Eigentum. Es bedarf deshalb auch keiner Auflassung nach §§ 873, 925 BGB., da eine Übertragung des Eigentums an einem Grundstücke nicht stattfindet[21]. Die Einverleibung von Reichsgrundstücken in das Reichseisenbahnvermögen und die Überführung von Reichseisenbahngrundstücken in das allgemeine Reichsvermögen ist nichts weiter als eine Änderung der Zweckbestimmung, zu der nur eine entsprechende einfache Vereinbarung der zuständigen Stellen nötig ist[22]. Derartige Abmachungen kommen nicht nur im Verkehr zwischen unmittelbaren Reichsbehörden vor. Sie setzen lediglich voraus, daß von verschiedenen Trägern das Eigentum des Reiches, also desselben Rechtssubjekts, mit dem Rechte der Veränderung seines Bestandes verwaltet wird[23]. Auf Grund der Vereinbarung zwischen Reich und DRG. kann die Berichtigung des Grundbuchs[24] dahingehend vorgenommen werden, daß bei dem der DRG. überlassenen Grundstück in Abteilung I neben dem Deutschen Reich der Vermerk „Reichseisenbahnvermögen" eingetragen und bei dem von der DRG. abgegebenen Grundstück neben dem Reich der betreffende Verwaltungszweig vermerkt wird.

Es dürfte nicht bestritten werden, daß das Reich auch Grundstücke von vornherein mit der Bestimmung erwerben kann, sie der DRG. für Eisenbahnzwecke zur Verfügung zu stellen[25]. Etwas Gegenteiliges läßt sich weder aus § 6 Abs. 1 Satz 2, wonach die DRG. kraft Gesetzes in gewissem Umfange Eigentum für das Reich erwirbt, noch aus irgendeiner anderen Bestimmung des RbGes. ent-

---

[20] Sarter-Kittel, S. 33; RFH. Bd. 21 S. 323 f.
[21] KG. JW. 1935, S. 3358 = VAE. 1936, S. 28.
[22] KG. a. a. O.; RFH. Bd. 21 S. 323.
[23] KG. a. a. O.
[24] RFH. a. a. O.
[25] Vgl. Haeffner, a. a. O., S. 1651; Sarter-Kittel, S. 33; Weber, ZVDEV. 1927, S. 93.

nehmen. Der Übergang der vom Reich erworbenen Grundstücke in das Reichseisenbahnvermögen vollzieht sich in der soeben besprochenen Form durch einfache Vereinbarung zwischen Reich und DRG.

Kann das Reich selbst Grundstücke für das Reichseisenbahnvermögen erwerben, so muß es auch in der Lage sein, der DRG. zum Grundstückserwerb in seinem Namen Vollmacht zu erteilen[26]. Das Kammergericht hat diese Möglichkeit allerdings verneint. Wenn es aber zur Begründung anführt, daß der Erwerb ja mit Mitteln des Betriebsvermögens erzielt werde[27], so berücksichtigt es damit einen Umstand, auf den es hier nicht ankommt. Wesentlich ist nur, ob die DRG. das dingliche Übereignungsgeschäft im Namen des Reiches vornehmen kann, d. h. ob sie in seinem Namen die Auflassung entgegennehmen und den Eintragungsantrag beim Grundbuchamt stellen kann. Dagegen ist ohne Belang, mit welchen Mitteln die Gegenleistung erbracht wird und ob das Reich über diese Mittel zu verfügen berechtigt ist oder nicht. Da die Parteien des Übereignungsgeschäfts und des zugrundeliegenden schuldrechtlichen Vertrages nicht dieselben zu sein brauchen, könnte die Übereignung sehr wohl unmittelbar an das Reich erfolgen, auch wenn sich die DRG. zu der Gegenleistung verpflichtet hat.

Die Fähigkeit des Reiches, der DRG. zu Erwerbsgeschäften im eigenen Namen Vollmacht zu erteilen, muß aus seiner Stellung als Eigentümer des Reichseisenbahnvermögens bejaht werden. Die DRG. kann zwar schon gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 unmittelbar für das Reich Eigentum erwerben, da Grundstücke und alle Zubehörstücke, die die Gesellschaft für Zwecke der Reichseisenbahnen erwirbt, mit diesem Erwerbe kraft Gesetzes in das Eigentum des Reiches fallen. Aber das steht einer besonderen Bevollmächtigung der DRG. durch das Reich nicht entgegen. Auch im ehelichen Güterrecht des BGB. und zwar im Güterstand der ehelichen Nutznießung und Verwaltung findet, wenn der Mann mit Mitteln des eingebrachten Gutes bewegliche Sachen erwirbt, kraft Gesetzes ein Eigentumserwerb der Frau statt (§ 1381)[28]. Das schließt aber nicht aus, daß die Frau ihrem schon auf Grund des gesetzlichen Güterstandes berechtigten Manne zum Erwerb beweglicher Sachen mit ihrem eingebrachten Vermögen rechtsgeschäftlich Vollmacht erteilt.

Ebensowenig kann bei der Reichsbahn aus der Befugnis der DRG. gem. § 6 Abs. 1 S. 2 ein Ausschluß der rechtsgeschäftlichen Bevollmächtigung gefolgert werden.

---

[26] Haeffner, a. a. O.; Weber, a. a. O., S. 93 f., S. 354; Blüher, ZVDEV. 1926 S. 95; LG. Hall, Eger-Entsch. Bd. 42 S. 175; LG. Leipzig, ZVDEV. 1927 S. 915.

[27] KG. JMBl. 1925 S. 405.

[28] Vgl. Haeffner, a. a. O., S. 1650.

Die Bedeutung der Vollmachtserteilung durch das Reich zu Erwerbsgeschäften in seinem Namen liegt einmal darin, daß im Grundbuch sofort das Reich als Eigentümer eingetragen wird, und zum anderen wiederum auf kostenrechtlichem Gebiete[29]. Der DRG., die grundsätzlich von der Gerichtskostenpflicht nicht befreit ist, kommt nämlich, sobald sie im Namen und in Vollmacht des Reiches handelt, die Gebührenfreiheit des Reiches zugute[30].

2. Die Stellung der DRG.

a) Das Betriebsrecht.

Die Rechtsstellung der DRG. in bezug auf die Reichseisenbahnen wird im Reichsbahngesetz nur als das „Betriebsrecht" gekennzeichnet (§ 5 Abs. 1—4). Und zwar wird dort als Tag der Endigung normalerweise — vorausgesetzt nämlich, daß die DRG. bis dahin den ihr auferlegten Zahlungsverpflichtungen (Zahlung der Reparationssteuer und Einlösung der Vorzugsaktien) nachgekommen ist — der 31. Dezember 1964 genannt. Jedoch ist sowohl eine Verkürzung der Dauer des Betriebsrechts bei vorzeitiger Erfüllung dieser Verpflichtungen, wie umgekehrt eine Verlängerung vorgesehen (§ 5 Abs. 2). Über den Inhalt des „Betriebsrechts", soweit es die Verwaltung des Reichseisenbahnvermögens angeht, spricht sich das Gesetz nicht näher aus. Auch die Begründung gibt in dieser Richtung keine Aufschlüsse. Sie sagt nur soviel, daß die Übertragung des Betriebsrechts u. a. „die keine Übereignung darstellende Übertragung des Reichseisenbahnvermögens zum Zwecke der Bewirtschaftung" einschließt[31].

Eine Darstellung der rechtlichen Befugnisse der DRG. kann deshalb nur von den tatsächlichen Vorgängen beim Übergang des Betriebsrechts ausgehen. Sie zeigen uns den Übergang der Reichseisenbahnen in den unmittelbaren Besitz der DRG.[32]. Der Besitzwechsel vollzog sich in der Form, daß die tatsächliche Sachherrschaft über die Eisenbahnen von den Eisenbahnbehörden und -geschäftsstellen, die im wesentlichen, sowohl fuktionell wie personell, zum Teil auch unter den alten Bezeichnungen, dieselben blieben wie die bisherigen Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" (§§ 17, 20 RbGes.)[33], nunmehr im Namen der DRG. ausgeübt wurde. Damit hatte die Gesellschaft die unmittelbaren Gebrauchsvorteile an den Reichseisenbahnen erlangt. Dieser Vorgang

---

[29] Vgl. Blüher, ZVDEV. 1926 S. 95.
[30] Vgl. oben S. 35/36.
[31] Begr. II zu §§ 5/6; Hermann, a. a. O., S. 40.
[32] Keine Besitzdienerschaft, was Korsch, S. 20 hervorhebt, da die DRG. vom Reich keine Weisungen entgegenzunehmen braucht.
[33] Vgl. Fritsch, Eb.-recht, 1927, S. 198 f.

erschien offenbar so selbstverständlich, daß es seiner Erwähnung im Reichsbahngesetz gar nicht bedurfte[34].

Welche Befugnisse der DRG. im übrigen in bezug auf die Verwaltung des Reichseisenbahnvermögens zustehen, kann erst im Zusammenhang mit der Gesamtwürdigung ihrer Rechtsstellung an der deutschen Reichsbahn festgestellt werden.

b) Die Rechtsgeschäfte der DRG. gem. § 6 RbGesetz.

Im Gegensatz zu den eigentlichen Verwaltungsbefugnissen spricht sich das RbGesetz über gewisse der DRG. eingeräumte Verfügungsbefugnisse deutlicher aus.

Gemäß § 6 (§ 8) RbGes. darf die Gesellschaft über Gegenstände, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, verfügen, d. h. sie veräußern oder dinglich belasten, soweit sie dies mit einer ordnungsmäßigen Betriebsführung für vereinbar hält. Dabei ist die DRG. verpflichtet, vor allen Verfügungen — mit Ausnahme der hypothekarischen Belastungen — über Gegenstände, deren Wert 250 000 RM. übersteigt, die Einwilligung der Reichsregierung einzuholen. (§ 6 Abs. 2 S. 2). Ebenso darf sie Kredite, deren Lasten sich über den 1. Januar 1965 hinaus erstrecken, nur nach vorheriger Verständigung mit der Reichsregierung aufnehmen.

Die Innehaltung der ihr auferlegten Bindungen bei den einzelnen Verfügungen unterliegt allerdings grundsätzlich keiner Nachprüfung. Insbesondere hat der Grundbuchrichter bei Verfügungen über Grundstücke oder Grundstücksrechte deren Ordnungsmäßigkeit nicht zu überwachen[35]. Ebensowenig braucht er bei Verfügungen über Objekte, die den Wert von 250 000 RM. übersteigen, oder bei einer Hypothekenbestellung, deren Last nicht vor dem 1. Jan. 1965 endet, zu prüfen, ob die notwendige Einwilligung oder Verständigung mit der Reichsregierung vorliegt[36]. Nach außen hin ist die Gesellschaft zu jeder Verfügung über das Reichseisenbahnvermögen berechtigt[37].

Im Schrifttum wird zwar verschiedentlich eine Erklärung der Gesellschaft vor dem Grundbuchamt verlangt, dahingehend, daß sie die Verfügung mit einer ordnungsmäßigen Betriebsführung für vereinbar halte bzw. in dieser Richtung eine eingehende Prüfung vorgenommen habe[38]. Allein einer derartigen Erklärung kommt eine praktische Bedeutung nicht zu. Sie würde einen hinreichenden

[34] Pickert, S. 7.

[35] Homberger, JW. 1924, S. 1487; Fritsch, Hdb. S. 30, Anm. 34; Heim, S. 30; Brand-Schnitzler, S. 389; KG. JFG. Bd. 9, S. 165, 168 = Eger, Entsch. Bd. 53, S. 37 ff., 38.

[36] Güthe-Triebel, GBO., S. 2025; Reschke, S. 4.

[37] Kühne, S. 15; Korsch, S. 119; Braun, S. 18.

[38] So Homberger, JW. 1924, S. 1487; Reschke, S. 4; Heim, S. 30; Sarter-Kittel, S. 34 III a.

Schutz doch nicht bieten, solange nicht dem Richter die Möglichkeit gegeben wird, sich über die Wahrheit ihres Inhalts Gewißheit zu verschaffen. Die Vermutung, daß sich die Gesellschaft vor der Stellung eines Antrages von der Ordnungsmäßigkeit der Verfügung überzeugt habe, besteht ohnehin [39]. Jene Erklärung aber ist zwecklos und überflüssig, denn sie würde die Verantwortung für die Prüfung doch in vollem Umfange bei der Gesellschaft und ihren Organen belassen [40].

§ 6 RbGes. ermöglicht nun nicht nur Verfügungen der DRG. über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens, sondern umgekehrt auch einen Erwerb des Reiches durch Rechtsgeschäfte der DRG. Grundstücke und alle Zubehörstücke, einschließlich der Fahrzeuge, fallen, wenn die DRG. sie für Zwecke der Reichseisenbahnen erwirbt, mit dem Erwerbe durch die Gesellschaft kraft Gesetzes in das Eigentum des Reiches (§ 6 Abs. 1 S. 2).

Wann allerdings ein Erwerb für Zwecke der Reichseisenbahnen vorliegt, — Gegensatz: Erwerb zum Zwecke der Kapitalsanlage — kann zweifelhaft sein.

Auch darüber steht dem Grundbuchrichter eine Prüfung nicht zu [41]. Vom Standpunkt des Reiches gesehen, mag es eine Gefahr bedeuten, wenn eine Erklärung der DRG. hier ausschlaggebend sein soll, ob der Gegenstand in das Eigenvermögen der Gesellschaft oder in das Reichseisenbahnvermögen fällt [42]. Trotzdem kann die Entscheidung über das Eigentum nicht erst von der jeweils tatsächlichen Art der Benutzung abhängig sein [43], denn das Gesetz stellt jene Frage auf die Zweckbestimmung im Augenblick des Erwerbs ab.

Über das Wesen der Erwerbs- und Verfügungsgeschäfte der DRG. gem. § 6 RbGes. bestehen erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Sie sollen im folgenden einer näheren Prüfung unterzogen werden, denn die Stellungnahme zu ihnen ist wesentlich für die Frage, wie sich der Erwerb gem. § 6 RbGes. grundbuchmäßig vollzieht.

Es besteht heute kein Zweifel mehr darüber, daß die Wirkung der Rechtsgeschäfte gemäß § 6 RbGes. für das Reich auf dem Reichsbahngesetz selbst und nicht auf einer noch zu erteilenden rechtsgeschäftlichen Vollmacht des Reiches beruht [44].

---

[39] Haeffner, a. a. O., S. 1645 Anm. 2.

[40] Über die Haftung der DRG. im Innenverhältnis zum Reich; vgl. Korsch, S. 119.

[41] KG. JFG. Bd. 9, S. 165 ff., 171; Brand-Schnitzler, S. 389.

[42] Für die Ansicht, daß die Erklärung der DRG. maßgebend ist, vgl. auch LG. Hildesheim, Eger-Entsch. Bd. 57, S. 48/49.

[43] Vgl. Kühne, S. 11.

[44] KG. JMBl. 1925 S. 209 u. S. 406; KG. Eger-Entsch. Bd. 53, S. 37 = JFG. Bd. 9, S. 165 Vgl. auch Best, S. 40 u. dort angeführte Entscheidungen, die den Umschwung zu der heutigen Auffassung zeigen.

Das Kammergericht hat nun die Meinung aufgestellt, daß die DRG. jene Rechtshandlungen als gesetzlich bestellte Vertreterin des Reiches vornehme[45]. Diese Ansicht ist nicht zutreffend[46].

Gegen sie spricht vor allem die Tatsache, daß Verfügungs- und Erwerbshandlungen gem. § 6 nur dann vorliegen, wenn die DRG. aus eigenem Recht und im eigenen Namen handelt[47]. Das KG. hat allerdings in JFG. Bd. 9 S. 165 ff. angenommen, daß die DRG. bei Rechtsgeschäften gem. § 6 Abs. 1, 2 RbGes. unmittelbar für das Reich auftreten und für dieses Erklärungen und Anträge abgeben, also im Namen des Reiches handeln könne[48]. Allein mit dieser Ansicht setzt sich das KG. in Widerspruch zu seiner eigenen früheren, die Gerichtskostenpflicht der DRG. betreffenden Entscheidung[49].

Damals hatte es festgestellt, daß die DRG. bei Erwerbshandlungen gem. § 6 im eigenen Namen handele und nur unter dieser Voraussetzung konnte es auch zu einer die Kostenfreiheit der DRG. verneinenden Stellungnahme kommen. Denn wird von einem Vertreter ein Antrag im Namen des Vertretenen gestellt, so ist — einerlei ob die Vertretungsmacht auf Gesetz oder Rechtsgeschäft beruht — Kostenschuldner nur der Vertretene[50]. Das wäre aber, wenn man eine gesetzliche Vertretungsmacht der DRG. anerkennt, das Reich und damit hätte die Gebührenfreiheit der DRG. bejaht werden müssen.

Ist die Feststellung, daß die DRG. bei Erwerbshandlungen gem. § 6 im Namen des Reiches handeln könne, also schon mit jener früheren Entscheidung unvereinbar, so ergibt sich die Unrichtigkeit dieser Meinung auch, wenn man den Erwerbsvorgang einmal näher betrachtet. Der Wortlaut des § 6 sagt deutlich, daß die DRG. erwerben muß, und daß es ihr Erwerb ist, der den Übergang des Eigentums auf das Reich zur Folge hat. Sollte die DRG. ohne besondere rechtsgeschäftliche Vollmacht im Namen des Reiches handeln können, so hätte es wohl einer entsprechenden Vorschrift im RbGes. — die § 6 nicht darstellt — nicht aber des § 6 Abs. 1 Satz 2 in seiner

---

[45] KG. (Beschluß v. 14. 1. 1932) JFG. Bd. 9, S. 165 ff. = Eger-Entsch. Bd. 53, S. 37 ff.; LG. Hildesheim (Beschluß v. 5. 7. 1934), Eger-Entsch. Bd. 57, S. 48 f.; v. Rozycki-v. Hoewel, S. 418.

[46] Bayer. ObLG. JW. 1926, S. 825; KG. JMBl. 1925, S. 405; LG. Leipzig ZVDEV. 1927, S. 914; Weber, ZVDEV. 1927, S. 354; v. Kienitz, Anm. zu KG. Eger-Entsch. Bd. 53, S. 39; Haeffner, a. a. O., S. 1652.

[47] Vgl. Sarter-Kittel, S. 33 oben; Braun, S. 22; Haeffner, a. a. O., S. 1646; Bartscher-Drinnenberg-Wenz, a. a. O.; KG. JMBl. 1925, S. 210; Bayer. ObLG. JW. 1926, S. 825.

[48] So auch v. Rozycki-v. Hoewel, a. a. O.

[49] KG. JMBl. 1925, S. 210.

[50] Bartscher-Drinnenberg-Wenz, Anm. 8 zu § 1; KG. JMBl. 1925, S. 405.

vorliegenden Form bedurft, denn der Übergang des Eigentums auf das Reich wäre dann ohne weiteres aus § 164 BGB. gefolgt.

Handelt also die DRG. bei Rechtsgeschäften gem. § 6 nicht im Namen des Reiches, sondern im eigenen Namen, so spricht dies gegen die Annahme einer gesetzlichen Vertretung.

Nun kennt unser Recht zwar auch Fälle, in denen ein gesetzlicher Vertreter kraft der ihm durch Gesetz verliehenen Befugnisse aus eigenem Recht und in eigenem Namen handelt und doch die Rechtswirkungen unmittelbar die Vertretenen treffen. Auch der Vater und — im gesetzlichen Güterstand der Nutznießung und Verwaltung — der Mann erwerben, wenn sie im eigenen Namen bewegliche Sachen mit Mitteln des Kindes bzw. des eingebrachten Gutes erwerben, diese Sachen kraft Gesetzes für das Kind bzw. die Ehefrau (§§ 1381, 1646 BGB.) [51]. Aber diese Tatsachen können die Annahme, daß die DRG. trotz Handelns im eigenen Namen im Rahmen des § 6 gesetzliche Vertreterin des Reiches sei, nicht rechtfertigen [52]. §§ 1381, 1646 BGB. stellten Ausnahmebestimmungen gegenüber den allgemeinen Regeln der Vertretung dar. Sie sind eine Folge der besonderen sozialen, in einem vorrechtlichen Verhältnis begründeten Repräsentation der Familie durch den Vater bzw. Ehemann [53]. Ihre Rechtsfolgen beruhen auf dem Grundsatz der Surrogation, denn nur das mit Mitteln des eingebrachten bzw. des Kindesgutes Erworbene geht mit dem Erwerbe in das Eigentum der Frau bzw. des Kindes über. Die Geltung der §§ 1381, 1646 BGB. ist auch auf bewegliche Sachen beschränkt.

§ 6 RbGes. weicht schon inhaltlich nicht unerheblich von §§ 1381, 1646 BGB. ab. Er erstreckt sich auf bewegliche wie unbewegliche Sachen, ja Grundstücke und Zubehör bilden den wesentlichsten Gegenstand dieser Erwerbsgeschäfte. Der Erwerb gem. § 6 beruht auch nicht auf dem Grundsatz der Surrogation. Die DRG. kann und wird zumeist — immer, wenn es Bargeld und Forderungen sind — eigene Mittel aufwenden und trotzdem fällt der Erwerb dem Reiche zu. Will man § 6 RbGes. dennoch mit den §§ 1381, 1646 BGB. vergleichen, so enthebt das nicht der Suche nach einer die gesetzliche Vertretung der DRG. begründenden Bestimmung. Denn wie die §§ 1381, 1646 BGB. nur eine Sonderregelung geben und die Anordnung der gesetzlichen Vertretung bereits voraussetzen, so wäre auch neben § 6 RbGes. jene Generalnorm erforderlich. Sie ist aber im RbGes. nicht vorhanden.

Die Notwendigkeit, die DRG. als gesetzliche Vertreterin für das Reich anzusehen, ergibt sich auch bei den Verfügungsgeschäften

---

[51] Darauf weisen KG. JMBl. 1925, S. 209; KG. JFG. Erg. Bd. 3, S. 216, 217; Braun, S. 29 hin.

[52] Gegen diese Parallelen auch KG. JFG. Bd. 9, S. 171.

[53] H. I. Wolff, Theorie, S. 305, 178 f.

des § 6 nicht. Das KG. vertritt zwar die Ansicht, daß andernfalls eine wirksame Auflassung von Grundstücken des Reichseisenbahnvermögens an Dritte gar nicht stattfinden könne[54]. Aber diese Ansicht ist durch die Auffassung bedingt, daß dem Reiche an dem Reichseisenbahnvermögen nur das nackte Eigentum ohne jede Verfügungsmacht zustehe und mit dieser Anschauung fällt auch jene.

Gegen die Annahme einer gesetzlichen Vertretung bei Erwerbs- und Verfügungsgeschäften spricht auch die Interessenlage. Zum Tatbestand der Vertretung (in weitestem Sinne) gehört immer die Fremdheit des vorgenommenen Rechtsgeschäfts. Der Vertreter nimmt ein Geschäft in seiner Person mit dem Bewußtsein und der Absicht wahr, einen Erfolg herbeizuführen, der einem fremden Interesse entspricht[55]. Das Verhältnis zwischen DRG. und Reich bei Erwerb und Verfügungen der DRG. ist ein anderes. Für die DRG. ist lediglich das Eigeninteresse an dem Erwerb oder der Abstossung bestimmter Betriebsteile maßgebend[56]. Insbesondere ist bei den Erwerbsgeschäften der Übergang des Eigentums auf das Reich für die DRG. nicht der Zweck, sondern nur ein gesetzlich damit verbundener, von der DRG. ungewollter Verlust[57].

Es ist demnach festzustellen, daß eine gesetzliche Vertretung des Reiches durch die DRG. bei Rechtsgeschäften gemäß § 6 RbGes. nicht vorliegt.

Findet demnach bei den Erwerbsgeschäften gem. § 6 nur „kraft Gesetzes" eine Verschiebung der dinglichen Wirkungen zugunsten des Reiches statt, so erhebt sich nunmehr die Frage, in welcher Weise sich dieser Erwerb grundbuchmäßig vollzieht.

Für das KG. ergibt sich aus der Annahme der gesetzlichen Vertretung zwangsläufig, daß auf Grund des Antrages der DRG. sofort das Reich als Eigentümer im Grundbuch einzutragen ist[58]. Nach der im Schrifttum herrschenden Meinung, von der — wie hier — der Gedanke einer gesetzlichen Vertretung abgelehnt wird, geht der Erwerb anders vor sich[59]. Danach ist, wenn die Gesellschaft ein Grundstück für Zwecke der Reichseisenbahnen erwerben will und die Auflassung formgerecht an die DRG. erfolgt ist, zunächst die DRG. als Eigentümerin im Grundbuche einzutragen, auch wenn

---

[54] KG. JFG. Bd. 9, S. 168 = Eger-Entsch. Bd. 53, S. 38.

[55] H. I. Wolff, Theorie, S. 171/173/175.

[56] Wenn sich dieses mit dem Interesse des Reiches deckt (vgl. § 2 RbGes.), so ist das nur eine Folge der Stellung der DRG. als solcher und ihrer Aufgaben zum Reich und seinen Aufgaben, die nur auf das einzelne Geschäft abfärbt.

[57] Vgl. auch Sarter-Kittel, S. 33 oben.

[58] KG. JFG. Bd. 9, S. 165 ff.; LG. Hildesheim, a. a. O.

[59] Sarter-Kittel, S. 33; Güthe-Triebel, GBO., S. 205; Weber, ZVDEV. 1927, S. 93; Blüher, ZVDEV. 1926, S. 95.

sie den Zweck ihres Erwerbes dem Grundbuchamte gegenüber erklärt hat. In demselben Augenblick, in dem sich mit der Eintragung der Erwerb der Gesellschaft vollendet, tritt wegen der dabei vorhandenen Zweckbestimmung kraft Gesetzes der Übergang des Eigentums auf das Reich ein. Demnächst kann auf Antrag des Reiches oder der DRG. und auf Grund der Eintragungsbewilligung der letzteren (§ 19 GBO.) das Grundbuch berichtigt und das Reich als Eigentümer des Grundstücks eingetragen werden.

Diese Art des Erwerbs wird von den Gerichten mit Recht als äußerst umständlich und unpraktisch empfunden [60]. Erstrebenswert ist allein die sofortige Eintragung des Reiches ohne Zwischeneintragung der DRG., so wie sie das KG. von seinem Standpunkt aus anerkennt. Dieser Weg erscheint nun aber auch gangbar, wenn man die in Rechtsprechung und Rechtslehre zu § 1438 Abs. 1 Satz 2 BGB. entwickelten Grundsätze hier entsprechend anwendet [61]. Erwirbt nämlich bei geltender Gütergemeinschaft der Mann ohne Mitwirkung der Frau ein Grundstück, und begehrt er im Hinblick auf die unvermeidliche gesetzliche Folge des § 1438 Abs. 1 Satz 2 sogleich die Eintragung als Gesamtgut für beide Eheleute im Grundbuch, so hat — nach feststehender Ansicht — der Grundbuchrichter diesem Antrage zu entsprechen [62]. Auch bei den Erwerbsgeschäften gem. § 6 Abs. 1 Satz 2 RbGes. findet beim Erwerbe durch die DRG. kraft Gesetzes der Übergang des Eigentums auf das Reich statt. Die Wirkungen des dinglichen Rechtsgeschäfts treffen hier statt der DRG. das Reich, sowie dort statt den Mann die Gesamthandgemeinschaft der Eheleute. Billigt man dort, um den Grundbuchverkehr nicht unnötig zu erschweren, die sofortige Eintragung der Eheleute, so muß es auch bei der Reichsbahn zulässig sein, auf Antrag der DRG., der gegenüber die Auflassung erklärt ist, an Stelle der Gesellschaft zur gleichzeitigen Vollendung ihres eigenen Erwerbs und des Erwerbs des Reiches unmittelbar das Reich als Eigentümer im Grundbuch einzutragen.

Zu ernsthaften Streitigkeiten zwischen Reich und DRG. über die Zugehörigkeit eines von der Gesellschaft erworbenen Grundstücks zum Reichseisenbahnvermögen wird es bei der engen Zusammenarbeit zwischen den Stellen der Gesellschaft und den Behörden des Reiches im heutigen nationalsozialistischen Staat kaum jemals noch kommen. Vielmehr dürfte die Entscheidung des Reichsverkehrsministers auch von der DRG. als maßgebend angesehen werden. Auch nach der formellen Rechtslage auf Grund des Reichsbahn-

[60] KG. JFG. Bd. 9, S. 170; LG. Leipzig, ZVDEV. 1927, S. 915.

[61] Weber, ZVDEV. 1927, S. 354; LG. Leipzig, a. a. O., S. 914. Gegen die Anwendung KG. JFG. Bd. 9, S. 171.

[62] RGR.-Komm. Anm. 6 zu § 1438, S. 463; Stand. Bem. 4 a. E. zu § 1438; RG. Bd. 84, S. 327 f.

gesetzes würde, wenn das Reich den Erwerb eines Grundstücks für sich in Anspruch nimmt und die DRG. die Berichtigungsbewilligung nicht erteilen will, nicht etwa das Reichsbahngericht[63] über die Zweckbestimmung des Grundstücks zu entscheiden haben. Dieses Gericht ist nur für Streitfälle von grundsätzlicher Bedeutung, nicht für solche aus den laufenden Verwaltungsgeschäften zuständig[64]. Das Reich, das dem Grundbuchamt entweder die Berichtigungsbewilligung der DRG. beizubringen oder die Unrichtigkeit des Grundbuchs nachzuweisen hat (§ 22 GBO.), muß vielmehr vor den ordentlichen Gerichten gegen die DRG. Klage erheben und zwar entweder auf Abgabe der Berichtigungsbewilligung oder auf Feststellung, daß mit dem Erwerb durch die DRG. der Eigentumsübergang auf das Reich erfolgt sei. In beiden Fällen müßte das Reich allerdings positiv den Nachweis führen, daß der Erwerb für Zwecke der Reichseisenbahnen erfolgt ist. Hat es eine obsiegende Entscheidung erlangt, so kann es nunmehr aus dem Feststellungsurteil gem. § 22 GBO., aus dem Leistungsurteil gem. § 22 GBO. in Verbindung mit § 894 ZPO. die Berichtigung des Grundbuchs auf seinen Namen betreiben.

c) Sonstige Fälle der Vermehrung des Reichseisenbahnvermögens.

aa) Die Enteignung zugunsten der DRG.

Eine Vermehrung des Reichseisenbahnvermögens durch Handlungen der DRG. ist nicht nur im Wege rechtsgeschäftlichen Erwerbs gem. § 6 RbGes. möglich. Neben dem freihändigen Erwerb ist die Enteignung zugunsten der DRG. als ein wesentlicher Erwerbstatbestand zu nennen[65]. Da die Notwendigkeit, sich auf diesem Wege den für die Errichtung neuer Anlagen erforderlichen Grund und Boden zu beschaffen, für die DRG. häufig gegeben sein wird, ist ihr durch das RbGes. für alle Enteignungsfälle von vornherein das Enteignungsrecht verliehen. (§ 38 Abs. 1). Das bedeutet nichts weiter, als daß die DRG. der nach den Enteignungsgesetzen der Länder meist erforderlichen Verleihung des Enteignungsrechts durch die oberste Landesbehörde (Staatsministerium) (so z. B. § 2 Preuß. Enteignungsgesetz) nicht bedarf. Die Zulässigkeit der Enteignung im Einzelfall stellt gemäß § 38 Abs. 2 RbGes. auf Antrag der DRG. der Führer und Reichskanzler endgültig fest. Das Enteignungsverfahren ist auch in seinem weiteren Verlauf den Landesbehörden teilweise entzogen (§ 38 Abs. 2). Für den eigentlichen Enteignungsakt, der die dingliche Rechtsänderung herbeiführt, ist jedoch das

---

[63] Wie Kühne, S. 11 annimmt.
[64] Vgl. Sarter-Kittel, S. 125.
[65] Vgl. Sarter-Kittel, S. 110, 239.

Land der belegenen Sache zuständig (§ 38 Abs. 2 Satz 4)[66]. Die Tatsache, daß mit den sonstigen Hoheitsrechten auch die Enteignungshoheit der Länder gem. Art. 2 Abs. 2 des Gesetzes über den Neuaufbau des Reiches vom 30. 1. 1934 auf das Reich übergegangen ist, hat an dieser Zuständigkeit nichts geändert. Den Landesbehörden ist gem. § 1 der ersten Verordnung über den Neuaufbau des Reiches vom 2. 2. 1934 (RGBl. I S. 81) die Wahrnehmung des Enteignungsrechts zur Ausübung im Auftrage und im Namen des Reiches wieder übertragen worden.

Auf das Verfahren findet das Enteignungsgesetz des betreffenden Landes Anwendung. Der Eigentumserwerb vollzieht sich demnach, wenn man die preußischen Verhältnisse zugrunde legt, unter Berücksichtigung des § 6 RbGes. folgendermaßen: Gemäß § 44 Pr. Enteignungsgesetz geht mit der Zustellung des Enteignungsbeschlusses an den Eigentümer und die DRG. als die Unternehmerin das Eigentum des enteigneten Grundstücks auf die DRG. über. Im gleichen Augenblick tritt aber gem. § 6 Abs. 1 Satz 2 RbGes. der Eigentumsübergang auf das Reich ein. Da sich der Zwischenerwerb der DRG. infolge der originären Rechtswirkung der Zustellung des Enteignungsbeschlusses außerhalb des Grundbuchs vollzieht[67], kann nunmehr im Wege der Berichtigung des Grundbuchs sogleich das Reich als Eigentümer eingetragen werden.

bb) Die Übertragung von Gesellschaftsvermögen an das Reich.

Als eine weitere Möglichkeit der Bereicherung des Reichseisenbahnvermögens durch Handlungen der DRG. ist schließlich noch die Bereicherung mit Mitteln des Gesellschaftsvermögens zu nennen.

Die DRG. ist jederzeit in der Lage, Grundstücke, die sie ursprünglich nur zum Zwecke der Kapitalsanlage erworben hat und die deshalb in ihr Gesellschaftsvermögen gehören, zu Eisenbahnzwecken zur Verfügung zu stellen. Zu einer Eingliederung der Grundstücke in das Reichseisenbahnvermögen genügt jedoch eine interne Anordnung der Gesellschaft nicht. Da die DRG. nicht gesetzliche Vertreterin des Reiches ist, es sich hier auch nicht um einen Erwerbsvorgang nach § 6 RbGes. handelt, ist die Mitwirkung des Reiches nach den gewöhnlichen Regeln über den rechtsgeschäftlichen Erwerb von Grundstücken erforderlich.

Mit beweglichen Sachen des Gesellschaftsvermögens tritt eine Bereicherung des Reichseisenbahnvermögens immer dann ein, wenn zu den Betriebsvorräten gehörige Ersatzstücke und Baumaterialien in die Eisenbahnanlagen oder deren Zubehör eingebaut werden[68].

---

[66] Jellinek, S. 404, Anm. 1.
[67] Jellinek, S. 407; Hatschek, S. 304.
[68] Heim, S. 34.

B. Die öffentlichen Sachen des Reichseisenbahnvermögens im besonderen.

1. Ihre Abgrenzung.

Bei der bisherigen Betrachtung der körperlichen Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens ist nur die übliche Unterscheidung zwischen beweglichen und unbeweglichen Sachen gemacht worden. Für die Verfügungs- und Verwaltungsbefugnisse über diese Sachen ist aber noch eine andere Abgrenzung von Bedeutung: die Abgrenzung der öffentlichen Sachen. Da die öffentlichen Sachen im Rechtsverkehr gewissen durch ihre Natur gebotenen Beschränkungen unterliegen, ist zu prüfen, welche Sachen des Reichseisenbahnvermögens zu ihnen gehören und inwieweit sich infolge ihrer besonderen Sachqualität ihre Rechtsverhältnisse von denen der übrigen Sachen des Reichseisenbahnvermögens unterscheiden.

Als öffentliche Sachen werden hier in Übereinstimmung mit dem zivilrechtlichen Schrifttum [69] die Sachen, d. h. körperlichen Gegenstände (§ 90 BGB.) [70], bezeichnet, die unmittelbar durch ihren Gebrauchswert den Zwecken der öffentlichen Verwaltung dienen [71]. Das sind alle Sachen, die von den Organen der öffentlichen Verwaltung für deren konkrete Aufgaben unmittelbar verwendet werden [72], im öffentlichen Dienst stehen [73] (Verwaltungsvermögen), so-

---

[69] Gierke, DPr. II, S. 20 f.; Dernburg, BR. III, S. 33, Pandekten I, S. 163; Oertmann, Vorbem. 6 b zu § 90, S. 156; Biermann, Sachenrecht, S. 2, 2 b.

[70] So die allgemeine Ansicht. Vgl. Giese-N.-C., S. 86; Gierke, DPr. II, S. 19; v. Köhler, S. 297. — Dagegen hat Maunz, Hauptprobleme des öffentlichen Sachenrechts, an Stelle der üblichen Auffassung der öffentlichen Sache als Substanzbegriff, die öffentliche Sache als ein Rechtsverhältnis konstruiert (S. 71 ff.). Durch einen Selbstverpflichtungsakt eines Trägers öffentlicher Verwaltung entstehe die Rechtspflicht desselben gegenüber der Rechtsordnung (S. 207), eine Sache für einen bestimmten öffentlichen Zweck bereitzuhalten. Diesem Verhältnis gibt Maunz die Bezeichnung „öffentliche Sache", da es das juristische Wesen dessen darstelle, was im herkömmlichen Sprachgebrauch darunter verstanden wird (S. 207). Man braucht indessen nicht so weit zu gehen, die bisherige Terminologie überhaupt aufzugeben, wenn man nur die von Maunz gewonnenen Erkenntnisse verwertet.

[71] Die Vertreter des öffentlichen Rechts bezeichnen diese als öffentliche Sachen im engeren Sinne. Fleiner, S. 352; Herrnritt, S. 380; Giese-N.-C., S. 86; Schoen, S. 284; Hatschek, S. 472; Kormann-List, S. 164. Noch enger O. Mayer, II, S. 50. Nach seiner Ansicht bilden die öffentlichen Sachen in dem Verwaltungsvermögen noch einen engeren Kreis, abgegrenzt durch das Merkmal der besonderen Unmittelbarkeit der Erfüllung des öffentlichen Zwecks.

[72] Herrnritt, S. 380.

[73] Biermann, Sachenrecht, a. a. O.

wie alle, die dem Gemeingebrauch gewidmet sind. Dagegen scheiden solche Sachen hier aus, die nur mittelbar, durch ihren Kapitalwert oder ihre Erträgnisse öffentlichen Zwecken dienen, indem sie die finanziellen Mittel zur Führung der öffentlichen Verwaltung liefern: (Finanzvermögen, werbendes Vermögen oder Kämmereigut) [74].

Da der Reichsbahnbetrieb ein Stück öffentlicher Verwaltung darstellt, sind alle unmittelbar in seinem Dienst stehenden Sachen öffentliche Sachen [75]. Sie gehören zur Kategorie des Verwaltungsvermögens, nicht zu den Sachen im Gemeingebrauch, denn die Benutzung der Eisenbahnen steht nicht jedem ohne weiteres offen. Vielmehr muß das Gebrauchsrecht im einzelnen Falle erst durch Vertragsschluß erworben und der Gebrauch erst durch eine besondere Leistung der Bahnverwaltung gewährt werden [76]. Den Kern der öffentlichen Sachen bei der Reichsbahn bildet der Schienenweg [77]. Zu ihnen gehören aber auch Bahnsteige, Laderampen, Lokomotivschuppen, Empfangsgebäude, Bahnwärterhäuser, Stellwerke usw. [78], Anlagen, die mit dem Verkehrsbetrieb der Reichsbahn unmittelbar in Verbindung stehen und zusammen mit dem Schienenweg unter den Begriff der Reichseisenbahnanlagen fallen (Art. 94 RV.) [79], sowie sämtliche Verwaltungsgebäude [80].

Das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Sachen für den Betriebszweck ist nicht weniger mächtig als das an der Unversehrtheit des Schienenweges. Auch sie sind nicht beliebig ersetzbar oder ganz entbehrlich [81].

---

[74] Fleiner, Giese-N.-C., a. a. O.; Herrnritt, S. 378. Die Sachen des Finanzvermögens und die öffentlichen Sachen i. e. S. werden im öffentlich-rechtlichen Schrifttum unter den Begriff der öffentlichen Sachen im weiteren Sinne zusammengefaßt. Fleiner, S. 351; Herrnritt, S. 377; Kormann-List, Schoen, Giese-N.-C., a. a. O.

[75] Die Reichseisenbahnen bezeichnen als öffentliche Sache: Haeffner, a. a. O., S. 1647; v. Kienitz, Gruchot Bd. 71, S. 490; enger, mit Beschränkung auf die Reichseisenbahnanlagen (Art. 94 RV.); Kittel in K.-Nawiasky, S. 57, Anm. 22. — Vgl. auch O. Mayer, Bd. II, S. 53; Arch. öff. R. Bd. 16, S. 79; Biermann, Die öff. Sachen, S. 9; Gierke, DPr. II, S. 22, Anm. 11 und dort Angeführte.

[76] Gierke, DPr. II § 102 Anm. 11, S. 22; O. Mayer, Bd. II, S. 51, 53, Anm. 29.

[77] O. Mayer, Arch. öff. R. Bd. 16, S. 80. Einschließlich der Seitengleise in Bahnhöfen, Ausweich- und Rangiergleise usw.

[78] A. A. O. Mayer, a. a. O., S. 81/83.

[79] Fritsch, Hdb. S. 5 Anm. 20; Kittel in K.-Nawiasky, S. 57, Anm. 22; Poetzsch-Heffter zu Art. 94 RV. II, 3, S. 369.

[80] Sie dienen nicht bloß mittelbar öffentlichen oder nebenher verfolgten Zielen, wie Poetsch-Heffter, a. a. O. annimmt. Auch die Dienst- u. Verwaltungsgebäude des Staates sind öffentliche Sachen. Vgl. Biermann, Die öffentlichen Sachen, S. 10; Fleiner, S. 353; Hatschek, S. 472.

[81] Wie O. Mayer, a. a. O., S. 84 f. behauptet.

Zu den öffentlichen Sachen des Reichseisenbahnvermögens gehören neben den Grundstücken auch bewegliche Sachen. Es ist durchaus herrschende Meinung, daß auch Mobilien öffentliche Sachen sein können[82]. Hier sind u. a. die Fahrzeuge, diese so unentbehrlichen Hilfsmittel des Eisenbahnbetriebes, zu nennen[83].

Da die Eigenschaft als öffentliche Sache den unmittelbaren Gebrauch im öffentlichen Dienst voraussetzt, scheiden die zum Gesellschaftsvermögen gehörigen Grundstücke für diesen Begriff von vornherein aus, denn sie stellen nur Anlageobjekte dar. Aber auch nicht alle Grundstücke des Reichseisenbahnvermögens und deren Zubehör sind öffentliche Sachen. Zum Reichseisenbahnvermögen gehören einerseits Grundstücke, die zur Zeit des Überganges des Betriebsrechts auf die DRG. noch von dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" verwaltet, aber nicht mehr im Eisenbahnbetrieb benutzt wurden[84]. Sie sind keine öffentlichen Sachen mehr. Zum Reichseisenbahnvermögen gehören andererseits auch alle vom Reich erworbenen und der DRG. zur Verfügung gestellten, sowie alle von der DRG. für Zwecke der Reichseisenbahnen erworbenen Grundstücke und Zubehörden. Auch sie sind nicht schon mit der Überlassung bzw. mit dem Erwerb öffentliche Sachen.

Für den Begriff der öffentlichen Sache ist es nicht wesentlich, daß die Sache im Eigentum einer öffentlichrechtlichen Verbandsperson steht. Das ist zwar tatsächlich überwiegend der Fall, insbesondere bei den Sachen des Verwaltungsvermögens, allein ebensogut kann auch eine Privatperson Eigentümer der Sache sein[85]. Auch durch ihre Herrichtung für den öffentlichen Zweck wird die Sache nicht zur öffentlichen[86]. Diese Wirkung hat allein die Indienststellung der Sache, die Widmung[87].

Sie enthält die Willenskundgebung eines Trägers öffentlicher Verwaltung, mit der bereitgestellten Sache fortan seine öffentliche Verwaltung zu führen[88]. Sie stellt einen Selbstverpflichtungsakt des Verwaltungskörpers dar, durch den dieser sich an die Verwendung der Sache für eine bestimmte öffentliche Aufgabe[89] und damit auch die Sache an den bestimmten öffentlichen Zweck bindet.

---

[82] Gierke, DPr. II, S. 22, Anm. 9; Biermann, a. a. O.; Fleiner, S. 333; Kormann-List, S. 164/165; Herrnritt, S. 382, Anm. 9; Köttgen, S. 124; a. A. O. Mayer, Bd. II, S. 51, Anm. 25.

[83] Vgl. v. Zabiensky, S. 31.

[84] Vgl. oben S. 23. Ähnlich auch Staatsvertrag § 2, Abs. 1, S. 2.

[85] Dernburg, BR. III, S. 34; Gierke, DPr. II, S. 20, Anm. 3; Oertmann, Vorbem. 6 b zu § 90, S. 256; Biermann, Die öffentlichen Sachen, S. 19, Anm. 4, S. 20, 25; Giese-N.-C., S. 87; Fleiner, S. 354.

[86] O. Mayer, Bd. II, S. 58; Kittel, in K.-Nawiasky, S. 59.

[87] O. Mayer, Bd. II, S. 58.

[88] O. Mayer, Bd. II, S. 58.

[89] Maunz, S. 207 ff., 76, 78. Vgl. auch Jellinek, System S. 75 f.

Die Widmung setzt allerdings eine rechtliche Verfügungsgewalt des widmenden Verwaltungskörpers über die Sache voraus[90]. Diese braucht jedoch nicht notwendig auf dem Eigentum zu beruhen. Eigentümer und Träger der öffentlichen Sache fallen oft auseinander. Es genügt, daß der Träger der öffentlichen Verwaltung die Sache mittels irgendeines Rechtsverhältnisses beherrschen kann[91]. Das kann ein beschränktes dingliches Herrschaftsrecht[92] sein oder ein schuldrechtliches[93] Benutzungsverhältnis, ja es genügt sogar die bloße formlose Zustimmung des Eigentümers[94] zu der Indienststellung.

Mit dem Übergang des Betriebsrechts auf die DRG. ist diese zur Trägerin der dem Reichseisenbahnbetrieb gewidmeten öffentlichen Sachen geworden[95]. Als solcher liegt ihr für die Dauer des Betriebsrechts bei allen Neuanlagen, Umbauten und Anschaffungen im Reichsbahnbetrieb auch die Widmung der öffentlichen Sachen ob[96]. Der Zustimmung des Reichs als des Eigentümers der zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen Sachen bedarf sie dazu nicht. Der DRG. ist mit dem Betriebsrecht das Recht verliehen, neue Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs zu bauen und zu betreiben und an den von ihr betriebenen Eisenbahnen die nötigen Änderungen und Ergänzungen vorzunehmen (§ 10 Abs. 2); sie hat darüber hinaus sogar die Pflicht, die Reichseisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zubehör laufend zu erneuern (§ 9 Abs. 1). Damit hat sie aber auch die Befugnis, jederzeit selbständig Sachen in den Dienst der Eisenbahnen zu stellen, öffentliche Sachen zu widmen.

Dieser Vorgang ist an eine bestimmte Form nicht gebunden[97], und kommt in der schlichten Inbetriebnahme zum Ausdruck[98].

---

[90] v. Köhler, S. 304; O. Mayer, Bd. II, S. 39 f., 48 f.; Maunz, S. 266; Fleiner, S. 254, 368; Almsick, S. 6; Lassar, Wegerecht, S. 77; Ennecc.-Nipp., S. 395, Anm. 12.

[91] O. Mayer, Bd. II, S. 46 ff.

[92] v. Köhler, Maunz, Fleiner, a. a. O.; O. Mayer, Bd. II, S. 48 f.; Giese-N.-C., S. 88.

[93] Das ist streitig, vgl. Maunz, S. 266, Anm. 54, siehe auch Nawiasky in Kittel-N., S. 90.

[94] Maunz, S. 256 f.; Germershausen I, S. 571; v. Köhler, Lassar, Ennecc.-Nipp., a. a. O. Durchaus streitig ist die Frage, ob das beschränkte Herrschaftsrecht oder die formlose Zustimmung und die sich daraus ergebende Rechtsstellung des Sachträgers dem privaten oder dem öffentlichen Rechte angehört.

[95] Maunz, S. 189.

[96] Vgl. Kittel, a. a. O., S. 58. Die Befugnis ist nicht beschränkt auf die Fälle, in denen der DRG. auch die Planfeststellung obliegt, wie Kittel annimmt. Diese hat mit der Widmung nichts zu tun, sondern geht ihr weit voraus.

[97] O. Mayer, Bd. II, S. 58; Hatschek, S. 473.

[98] Kittel in: K.-Nawiasky, S. 59.

2. Ihre rechtliche Sonderbehandlung.

Die rechtliche Behandlung der öffentlichen Sachen ist von der sonstiger Sachen erheblich verschieden. Zwar wird ihnen durch die Bestimmung für den öffentlichen Dienst die Fähigkeit, Gegenstand des privatrechtlichen Verkehrs zu sein, an sich nicht genommen[99]. Die öffentlichen Sachen stehen auch im gewöhnlichen Privateigentum des bürgerlichen Rechts[100]. Die Lehre Otto Mayer's, daß sich bei den öffentlichen Sachen in der Hand ihres Trägers Sachherrschaft und Verwaltungshoheit zu einem besonderen „öffentlichen Eigentum" verbinden und daß die Verfügung über die öffentlichen Sachen deshalb ausschließlich in den Formen des öffentlichen Rechts geschehen könne[101], ist für das deutsche Recht in Rechtslehre und Rechtsprechung mit einigen Ausnahmen ständig abgelehnt worden[102].

Die öffentlichen Sachen können also wie alle anderen Sachen nach Privatrecht veräußert und belastet werden[103]. Nur dürfen diese Verfügungen nicht dazu führen, daß die betreffende öffentliche Sache ihrem öffentlichen Zweck entfremdet wird[104], d. h. bei Veräußerungen kann jeder neue Erwerber die Sache nur mit den durch die öffentliche Zweckbestimmung der Sache gebotenen Beschränkungen rechtlicher und tatsächlicher Art erwerben[105]. Dabei ist die betreffende öffentliche Sache, auch soweit sie im Grundbuch eingetragen sein sollte, den nachteiligen Wirkungen des Grundbuchformalismus entzogen[106]. Dingliche Rechte an öffentlichen Sachen können, soweit ihr Inhalt dem öffentlichen Gebrauchszweck von Anfang an widerstreiten würde, was bei einer Grunddienstbarkeit

---

[99] v. Köhler, S. 301, 306; Hatschek, S. 472 f.

[100] Köttgen, S. 125; Fleiner, S. 354; Hatschek, S. 472; Gierke, DPr. Bd. II § 102 nebst Anm. 5, 12, S. 21 ff. Ennecc.-Nipp. § 123 III 1 nebst Anm. 6.b, S. 394.

[101] O. Mayer, Bd. II, S. 40 f.

[102] Gegen O. Mayer: G. Jellinek, Allg. Staatslehre II, S. 386; Kaufmann, WB. III, S. 707; Fleiner, S. 356 f.; Hatschek, S. 474; Lassar, Wegerecht, S. 31/32; Gierke, DPr. II, S. 21, Anm. 5; Ennecc.-Nipp. § 123 III, Anm. 6 c, S. 394; Oertmann, Bayer. LPrR. S. 91, 122; Maunz, S. 132 ff. und viele andere (vgl. Friedrichs Arch. öff. R. Bd. 40, S. 307, Anm. 2). RG. Bd. 18, S. 341; OVG. Bd. 72, S. 299. — Für die Lehre Mayer's besonders: Layer, Prinzipien S. 613 ff., 632 f.; Apelt, Fischer's Zeitschr. Bd. 30, S. 98 ff.; Fleischmann, Gruchot, Bd. 61, S. 689 ff., 716. Ältere Zitate vergleiche Friedrichs, a. a. O. — Das sächsische OVG. hatte sich eine Zeitlang der Lehre Mayer's angeschlossen. Vgl. Fleiner, S. 357, Anm. 15.

[103] Gierke, DPr. II § 102, S. 24.

[104] Köttgen, S. 125; Fleiner, S. 358; v. Köhler, S. 306; Hatschek, S. 472 f.; Ennecc.-Nipp. § 123, III, S. 394.

[105] Gierke, DPr. II, § 102, S. 24, Anm. 17.

[106] Gierke, a. a. O., S. 22, Anm. 10.

naheliegt, überhaupt nicht bestellt[107], im übrigen, z. B. bei Pfandrechten, zwar unbeschränkt bestellt[108], aber nur insoweit ausgeübt werden[109], als die öffentliche Zweckbestimmung der Sache dadurch nicht gefährdet werden würde. Niemals aber wird das Recht des Eigentümers oder sonstigen Berechtigten zu rechtlichen oder tatsächlichen Verfügungen über die Sache berührt, wenn seine Verfügung den öffentlichen Zweck der Sache nicht beeinträchtigen würde[110].

Zwangsvollstreckungsmaßnahmen sind die öffentlichen Sachen in der Regel nicht unterworfen[111]. Durch die Zwangsvollstreckung würde dem Träger der öffentlichen Verwaltung die Verfügungsgewalt über die Sache entzogen werden, deren er bedarf, um die Sache ihrem öffentlichen Zweck zu erhalten. Dies gilt sowohl, wenn er Eigentümer der Sache ist, als auch dann, wenn er nur auf Grund schuldrechtlichen Benutzungsverhältnisses zur Verfügung über die Sache berechtigt ist. Im ersten Falle würde der Träger der öffentlichen Sache das Eigentum verlieren, im zweiten würde sich die Zwangsvollstreckung zwar nicht gegen ihn selbst richten, aber dem Eigentümer würde die Sache genommen und damit die Möglichkeit, dem Träger der öffentlichen Verwaltung weiterhin ihre Benutzung zu gewähren. Hat der Verwaltungskörper an der Sache ein dingliches Recht, so ist eine Zwangsvollstreckung nicht schon von vornherein undenkbar, denn dann könnte das Recht in der Zwangsversteigerung bestehen bleiben (§ 52 ZVG.). Aber auch dann ist die Durchführung der Zwangsvollstreckung nur möglich, wenn das Fortbestehen gesichert ist[112].

Wendet man diese Grundsätze auf die öffentlichen Sachen des Reichseisenbahnvermögens an, so ergibt sich hier folgendes: Zu Veräußerungen sind sowohl die DRG. als das Reich in gleicher Weise befugt wie bei den übrigen Sachen des Reichseisenbahnvermögens. Nur muß sich der Erwerber die aus der öffentlichen Zweckbestimmung der Sachen folgenden Beschränkungen seiner Verfügungsmacht gefallen lassen. Bei Veräußerungen durch das Reich würde das gegenüber den sonstigen Sachen keine weitere Beschränkung bedeuten, da das Reich Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens ohnehin nur unbeschadet des Betriebsrechts der DRG. ver-

[107] Vgl. Hatschek, a. a. O.

[108] Zu eng: Fleiner, S. 358, der schon die Bestellung ausschließen will, wenn die Ausübung die öffentl. Zweckbestimmung beeinträchtigen würde.

[109] Köttgen, S. 125; v. Köhler, S. 306; Gierke, DPr. II § 102 S. 24.

[110] Köttgen, v. Köhler, a. a. O.

[111] v. Köhler, S. 301; Fleiner, S. 359; Forsthoff-Simons, S. 36.

[112] Damit würde die öffentliche Sache ihrem Zweck erhalten. In diesem Rahmen sind also auch Zwangsvollstreckungen möglich, vgl. Giese-N.-C., S. 87.

äußern könnte. Dagegen werden die Verfügungsmöglichkeiten der DRG. eingeengt. Denn praktisch wird nur eine Veräußerung von Sachen in Betracht kommen, bei denen die Bindung an den öffentlichen Zweck und die daraus folgenden Beschränkungen weggefallen sind oder dieser Wegfall nahe bevorsteht.

Die DRG. ist nun wie zu der Widmung, so auch zur Vornahme des entgegengesetzten Rechtsaktes, zur Außerdienststellung, der Entwidmung befugt[113]. Auch hierzu bedarf sie der vorherigen Genehmigung des Reiches (der Reichsregierung) grundsätzlich nicht. Eine Ausnahme besteht nur in den besonders wichtigen Fällen der Einstellung des Betriebes einer ganzen Strecke oder eines wichtigen Bahnhofs. (§ 31 Ziff. 3 a RbGes.)[114]. Die im Dienste unbrauchbar oder entbehrlich gewordenen Sachen verlieren mit der Entwidmung — ohne dadurch aus dem Reichseisenbahnvermögen auszuscheiden — die Eigenschaft als öffentliche Sache.

Die DRG. könnte also, wenn sie die betreffende öffentliche Sache vorher entwidmet, frei über sie verfügen. Diese Fähigkeit hat jedoch ihre Schranke in der Betriebspflicht der Gesellschaft. Die DRG. darf öffentliche Sachen nicht ohne Rücksicht auf ihre Entbehrlichkeit für den Eisenbahnbetrieb entwidmen, sondern hat sich im Rahmen ihrer Betriebspflicht nach den Bedürfnissen des Verkehrs zu richten (§ 9 Abs. 1 RbGes.).

Auch Belastungen sind, soweit es sich nicht um irgend welche dem Eisenbahnbetrieb widerstreitenden Rechte, insbesondere Grunddienstbarkeiten, z. B. Wegerechte über Eisenbahnbrücken, handelt, an den öffentlichen Sachen nach wie vor zulässig. Für die DRG. selbst folgt dies ausdrücklich aus dem Gesetz, denn sonst wäre, da die öffentlichen Sachen den wesentlichsten Teil des Reichseisenbahnvermögens ausmachen, § 8 RbGes., insbesondere Abs. 5, sinnlos. Aber eine Zwangsvollstreckung aus dinglichen Rechten an den öffentlichen Sachen des Reichseisenbahnvermögens ist ausge-

---

[113] Kittel, a. a. O., S. 58; vgl. v. Kienitz, Gruchot. Bd. 71, S. 490. Die Entwidmung ist nicht beschränkt auf Gegenstände bis zum Werte von 250 000 RM., wie v. Kienitz annimmt. § 6 Abs. 2 RbGes. schreibt die Einwilligung der Reichsregierung nur für Verfügungen, d. i. Veräußerungen vor. Mit der Außerdienststellung der Objekte hat das nichts zu tun. — — — Zu Unrecht sehen in der Zustimmung der Reichsregierung gem. § 38 Abs. 3 RbGes. einen Fall der Entwidmung: Sarter-Kittel, S. 112; Fritsch, Hdb., S. 45, Anm. 151; v. Kienitz, Gruchot, Bd. 71, S. 513. Vgl. auch Ottmann, Arch. f. Eb.-Wesen, 1927, S. 574 f. In § 38 Abs. 3 ist die gewöhnliche Entwidmung gerade durch einen Akt der Reichsregierung, eine Art Zwangsentwidmung, ersetzt.

[114] Die Genehmigung selbst ist keine Entwidmung. (So Kittel, a. a. O., S. 58). Vgl. dagegen auch die bloße Anzeigepflicht der DRG. gem. § 31, Ziff. 3 a bei Schließung einer größeren Werkstätte.

schlossen [115]. Das gilt selbst dann, wenn man annehmen wollte, das Betriebsrecht der DRG. an den im öffentlichen Dienst stehenden Grundstücken würde in entsprechender Anwendung der für die Rentenbankgrundschuld nach dem Liquidationsgesetz vom 30. 8. 1924 [116] (§ 4 Abs. 4) oder für gewisse Grundstückslasten nach Landesrecht [117] geltenden Grundsätze der Vorschrift des § 52 ZVG. nicht unterliegen und deshalb durch die Zwangsversteigerung nicht berührt werden. Denn mit dem Eigentum würde jedenfalls dem Reich für die Zeit nach Ablauf des Betriebsrechts der DRG. die Grundlage zu einem reichseigenen Eisenbahnbetrieb entzogen sein. Das würde aber gegen die Zweckbestimmung der öffentlichen Sachen des Reichseisenbahnvermögens verstoßen.

Praktisch bedeutet die Beschränkung in bezug auf die Zwangsvollstreckung also, daß eine Kredithergabe gegen Belastung der im öffentlichen Dienst stehenden Eisenbahngrundstücke nicht in Betracht kommt.

---

[115] Jacobi, S. 85.

[116] Gesetz über die Liquidierung des Umlaufs von Rentenbankscheinen. RGBl. 1924 II, S. 252.

[117] Vgl. Jaeckel-Güthe, § 52 Anm. 6, S. 257.

IV. Das Nutzungsrechtsverhältnis zwischen der DRG. und dem Reich.

Sind bisher die einzelnen Rechte und Befugnisse des Reiches und der DRG. an den bei der Reichsbahn vorhandenen Vermögenswerten erörtert worden, so ist nunmehr zu prüfen, wie sich das Betriebsrecht der DRG. als Ganzes darstellt. Erst die Lösung dieser Frage kann ein abgerundetes Bild des vermögensrechtlichen Verhältnisses zwischen Reich und DRG. geben. Daraus werden sich weitere Folgerungen für die einzelnen bisher betrachteten Befugnisse ergeben.

A. Die Frage der Zuordnung zum öffentlichen oder privaten Recht.

1. Der Ausgangspunkt im Schrifttum.

Bei der Erörterung des vermögensrechtlichen Verhältnisses zwischen DRG. und Reich stößt man gleich zu Beginn im eisenbahnrechtlichen Schrifttum auf eine grundsätzliche Meinungsverschiedenheit. Es ist nämlich durchaus streitig, ob dieses Verhältnis dem Privatrecht oder dem öffentlichen Recht zuzuweisen ist.

Die Begründung zum RbGesetz scheidet zwar von dem hoheitsrechtlichen Verhältnis zwischen betriebsführender Unternehmung und dem Reich als Träger der Eisenbahnhoheit das Verhältnis des Nutzungsberechtigten, des Verwalters fremden Eigentums, zum Eigentümer[1]. Die gleiche Trennung nimmt auch eine Reihe von Schriftstellern vor. Und zwar weisen sie die vermögensrechtlichen Beziehungen zwischen Reich und DRG. dem Privatrecht zu[2]. Andere dagegen leugnen privatrechtliche Beziehungen zwischen Reich und DRG. schlechthin. Das Verhältnis zwischen beiden soll nach

[1] Begr. I, 4, bei Hermann, a. a. O., S. 36.

[2] Homberger in: Das deutsche Eisenbahnwesen, S. 23, I, Heim, S. 62; Korsch, S. 106; Braun, S. 12; Pickert, S. 9 ff.; Reschke, S. 10; Zeiske, S. 34; Aron, Eger-Entsch. Bd. 41, S. 195; Fritsch, Das dt. Eisenbahnrecht, 1928, S. 411 ff. Schwankend, Kühne, S. 8, 14.

diesen auch in seiner vermögensrechtlichen Seite ausschließlich dem öffentlichen Rechte angehören [3].

Wenn auch Gegenstand der vermögensrechtlichen Beziehung nicht nur das Reichseisenbahnvermögen, sondern auch das sonstige, in § 5 Abs. 4—7 RbGes. genannte Vermögen ist, so wird doch wegen der überragenden Bedeutung jenes Sondervermögens die Erörterung der obigen Ansichten auch hier unter Beschränkung auf das Reichseisenbahnvermögen geführt werden.

2. Die Bedeutung der Rechtsnatur der DRG. für die Vermögensausstattung.

Aus der Tatsache, daß die DRG. zum Reich im Verhältnis der rechtsfähigen öffentlichen Anstalt zum Muttergemeinwesen steht, folgt nicht, daß auch die Vermögensbeziehungen zwischen der DRG. und dem Reich notwendig dem öffentlichen Recht angehören müssen. Zwar gilt auch der umgekehrte Satz, daß alle vermögensrechtlichen Beziehungen ihrer Natur nach zum Privatrecht gehören, heute nicht mehr [4]. Es mag hier auch jener Grundsatz der Einheitlichkeit und inneren Geschlossenheit der Verwaltungsrechtsinstitute anerkannt werden, der besagt, daß ein Rechtsverhältnis [5] nur in seiner Gesamtheit, mit allen seinen unmittelbaren Rechtswirkungen dem öffentlichen oder dem Privatrechte angehören könne [6], und auf den sich die Vertreter der rein öffentlichrechtlichen Auffassung berufen. Trotzdem können in dem Verhältnis zwischen Reich und DRG. öffentlichrechtliche und privatrechtliche Beziehungen nebeneinander liegen. Es kommt nämlich darauf an, die Abgrenzung des Rechtsverhältnisses zwischen Muttergemeinwesen und öffentlicher Anstalt richtig vorzunehmen [7].

Schon die Begründung zum RbGes. [8] unterscheidet bei der Übertragung des Betriebsrechts zwischen der Verleihung der Befugnis zur Ausübung des Eisenbahnbetriebes und der Übereignung bzw. Übertragung der verschiedenen Vermögenswerte an die DRG. Die-

---

[3] Lengemann, S. 74 ff.; Sigloch, S. 93; Haeffner, Arch. f. Eb.-Wesen, 1927, S. 1647 ff.; Magdeburg, S. 79. Vgl. auch Kittel, Reichsbahn 1935, S. 28.

[4] O. Mayer, Bd. I, S. 114 n. Anm. 2; Fleiner, S. 51; Tezner, Arch. öff. R., Bd. 9, S. 489 ff.; v. Köhler, S. 24.

[5] Das ist die Gesamtheit der Rechtsfolgen aus einer Beziehung einer Person zu einer anderen Person oder einer Sache. v. Tuhr, All. T., I, S. 125, § 5, II 2. Vgl. auch Enneccerus-Nipp. § 64, S. 196; Lehmann, Allg. T. S. 68 f.

[6] O. Mayer, Bd. II, S. 117 f.; Lassar, Erstattungsanspr. S. 56 f.; Apelt, S. 131 ff.; Herrmann, die Grundlegung, S. 67 ff.

[7] Vgl. Lassar, Apelt, a. a. O.

[8] Begr. II zu §§ 5/6, a. a. O., S. 40.

ser Ausgangspunkt trifft das Richtige. Bei der Gründung einer selbständigen öffentlichen Anstalt muß — ähnlich wie bei der entsprechenden Rechtsperson des Privatrechts: der Stiftung — unterschieden werden zwischen der Schöpfung der selbständigen Rechtperson und ihrer Ausstattung mit dem Anstaltsvermögen. Der Kreationsakt selbst enthält die Schaffung der juristischen Person als solcher und ihre Bewidmung mit einem bestimmten Aufgabenkreis der öffentlichen Verwaltung in Form eines öffentlichen Unternehmens [9]. Dieser Vorgang ist zweifellos eine rein öffentlichrechtliche Angelegenheit. Auch die Bestimmung des Vermögens, mit dem die Anstaltszwecke verfolgt werden sollen, gehört notwendig zur Anstaltsgründung [10] und bildet einen Teil des dem öffentlichen Recht zu unterstellenden Verhältnisses zwischen Muttergemeinwesen und öffentlicher Anstalt, denn eine privatrechtliche Verpflichtung des Muttergemeinwesens gegenüber seiner Anstalt auf Übertragung des ausgesetzten Vermögens wird dadurch nicht begründet.

Wie bei der Stiftung des Privatrechts ist auch hier von der bloßen Aussetzung, der Bereitstellung des Vermögens dessen tatsächlicher und rechtlicher Übergang auf die Anstaltsperson zu scheiden. Die Verfügungsgeschäfte, deren es hierzu noch bedarf, können allerdings zeitlich und ihrer Form nach mit dem Kreationsakt und der Aussetzung des Vermögens zusammenfallen. Dies wird sogar die Regel sein. Trotzdem ist die deutliche Trennung zwischen beiden Vorgängen geboten. Sie kann sich z. B. darin zeigen, daß das Vermögen, das vom Muttergemeinwesen im Stiftungsgeschäft für die öffentliche Anstaltsperson bestimmt ist, nicht von ihm stammt, sondern aus Privathand kommt [11].

Die Unterscheidung von Bereitstellung und Übergang des Vermögens bei der Gründung der DRG. ist aus dem RbGesetz klar ersichtlich. Nach § 47 Abs. 1 a. Fassung ist das Gesetz am 31. August 1924 in Kraft getreten. Mit diesem Tage gelten der Zweck, die Organisation und das für die neue Verbandsperson bestimmte Vermögen, die Grundlagen des künftigen Verbandslebens, als bindend festgestellt und die DRG. damit als errichtet [12]. Der Übergang des Vermögens hat dagegen laut Bekanntmachung im Reichsgesetzblatt (1924 II, S. 386) [13] erst am 11. Oktober 1924 stattgefunden. Die ungestörte Fortführung des Eisenbahnbetriebes durch die derzeitig betriebsführende „Deutsche Reichsbahn" hat es bedingt, daß sich das für die DRG. in § 5 RbGes. bestimmte Vermögen noch unmittelbar bis zum Übergang des Betriebsrechts bei dem Unternehmen

[9] O. Mayer, Bd. II, S. 332/333.
[10] O. Mayer, Bd. II, S. 337 u. Anm. 12.
[11] O. Mayer, Bd. II, S. 332; Herrnritt, S. 240; Jellinek, S. 514.
[12] Schulze, S. 97; Sarter-Kittel, S. 13/14.
[13] Gem. § 47, Abs. 8 RbGes.

„Deutsche Reichsbahn" befand. Indem sich auf Grund der Anzeige des Organisationskomitées der DRG. an die Reichsregierung, daß die Gesellschaft bereit sei, den Betrieb zu übernehmen, der Übergang vollzog, trat gleichzeitig die Verordnung vom 12. Februar 1924 außer Kraft (§ 47 Abs. 8 RbGes.). Die juristische Person „Deutsche Reichsbahn" war damit aufgelöst. Erst in diesem Augenblick war auch dem Reich die Verfügungsmöglichkeit über deren Vermögen, das ihm gem. § 1 der VO. mit der Auflösung des Unternehmens zufiel, wiedergegeben. Nunmehr konnte und zwar kraft Gesetzes in dem gleichen Zeitpunkt wie das Betriebsrecht und mit diesem das für den Betrieb der Reichseisenbahnen durch die DRG. ausgesetzte Vermögen übergehen.

Der einheitliche Gebrauch des Wortes „Betriebsrecht" an den verschiedenen Stellen des RbGesetzes kann über jene Trennung nicht hinwegtäuschen. Dieses Wort hat in § 47 RbGes. notwendig eine ganz andere Bedeutung als z. B. in § 5, Abs. 1, und § 10. Da die Zuweisung eines bestimmten Stückes öffentlicher Verwaltung für die Entstehung der öffentlichen Anstaltsperson wesensnotwendig ist, muß der Übergang des Betriebsrechts im Sinne der Berechtigung zur Führung des Eisenbahnbetriebes schon mit dem Inkrafttreten des RbGesetzes geschehen sein. Der Übergang des Betriebsrechts gem. § 47 bedeutet dann nichts anderes als den Übergang der Verfügungsgewalt an dem Anstaltsvermögen.

Aus der Trennung von Bereitstellung und Übertragung des Anstaltsvermögens folgt, daß die vermögensrechtlichen Beziehungen zwischen DRG. und Reich nicht schon wegen der Einheitlichkeit des Anstaltsgründungsaktes notwendig öffentlichrechtlicher Natur sein müssen, sondern daß sie ebenso gut privatrechtliche sein können.

Soweit eine sachenrechtliche Herrschaftsstellung der DRG. an den ihr überlassenen Gegenständen als Grundlage des Nutzungsverhältnisses zwischen Reich und DRG. in Frage kommt, ergibt sich diese Auffassung schon aus der Trennung von Grund- und Erfüllungsgeschäft, die auch dem öffentlichen Recht durchaus geläufig ist[14]. Wenn das Grundverhältnis (hier: die Bestimmung des Anstaltsvermögens) öffentlichrechtlicher Natur ist, so können die Erfüllungsgeschäfte (die abstrakten dinglichen Zuwendungen) doch privatrechtliche sein und Rechtsfolgen privatrechtlicher Art haben[15]. Das folgt schon daraus, daß sich die öffentliche Verwaltung zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben jederzeit der Mittel des Privatrechts bedienen kann und auch häufig bedient[16]. Es ist also nicht jedes Rechtsverhältnis deshalb schon öffentlichrechtlich, weil

[14] Kormann, Hirth's Ann. 1912, S. 36, 38; Fleiner, S. 59 f.
[15] Kormann, Fleiner, a. a. O.; O. Mayer, Bd. I, S. 11.
[16] Fleiner, S. 46; vgl. auch O. Mayer, Bd. II, S. 40.

es ohne ein öffentlichrechtliches Grundverhältnis nicht gedacht werden kann[17]. Sachenrechtliche Beziehungen sind in der Regel auch eine Angelegenheit des Privatrechts[18]. Die Herstellung dinglicher Rechtsstellungen mit Mitteln des öffentlichen Rechts wird — abgesehen von den Verfechtern des öffentlichen Eigentums[19] — nur gelegentlich im Schrifttum anerkannt[20].

Schuldrechtliche Beziehungen sind allerdings auch im öffentlichen Recht häufig[21] und, sofern zwischen Reich und DRG. nur solche vorlägen, ließe sich auch die vermögensrechtliche Seite ihres Verhältnisses zueinander dem öffentlichen Recht unterstellen.

Um die vermögensrechtlichen Beziehungen zwischen Reich und DRG. aber dem öffentlichen Recht zuweisen zu können, müssen sie gegenüber den Vermögensbeziehungen des Privatrechts eine Sonderstellung einnehmen. Im Schrifttum wird diese einmal mit der notwendigen Beteiligung des Reiches an dem Rechtsverhältnis[22] und mit der einheitlichen verfahrensrechtlichen Behandlung der Streitfälle zwischen Reich und DRG.[23], zum andern aus der Rechtsnatur der Reichseisenbahnen als öffentlicher Sache[24] begründet.

3. Keine Sonderstellung der Vermögensbeziehungen zwischen Reich und DRG.

a) Die „notwendige Beteiligung" des Reiches an dem Nutzungsverhältnis der DRG.

Aus der „notwendigen" Beteiligung des Reiches an dem vermögensrechtlichen Verhältnis zur DRG. folgt die öffentlichrechtliche Auffassung selbst dann nicht, wenn die Richtigkeit der Theorie unterstellt wird, daß alle Rechtsverhältnisse öffentlichrechtlich seien, an denen der Staat notwendig als Berechtigter oder Verpflichteter beteiligt ist[25]. Die Beteiligung des Reiches an dem Nutzungsverhältnis der DRG. ist allerdings insofern notwendig, als das Objekt der Nutzung das Vermögen des Reiches ist. In gleicher Weise ist aber die Beteiligung jedes Eigentümers notwendig, der über die zu

---

[17] Jellinek, S. 50.
[18] Maunz, S. 45, 47; vgl. auch O. Mayer, Bd. II, S. 40.
[19] Vgl. O. Mayer, Bd. II, S. 49, 65, 107 ff.
[20] Maunz, S. 266 u. Anm. 54; Steinbach, Bayer. Verw. Bl., 1926, S. 353 ff., 1927, S. 261 ff.; 1931, S. 189 ff., 195. Auch Gierke, DPr. II, S. 408 steht dem Gedanken öffentlicher Sachenrechte nicht fern.
[21] Vgl. Fleiner, S. 51.
[22] So Sigloch, S. 93.
[23] Sigloch, S. 93, Anm. 35.
[24] Haeffner, a. a. O., S. 1647.
[25] Für diese sogen. Beteiligungstheorie; Leuthold, Hirth's Ann. 1884, S. 346; Arndt, Arch. öff. R., Bd. 50, S. 198.

irgendeiner Veranstaltung notwendigen Mittel verfügt. Wenn dies zufällig eine juristische Person des öffentlichen Rechts ist, so wird damit trotzdem weder die Veranstaltung öffentlichrechtlich, noch das Verhältnis ihres Trägers zu dem Eigentümer. Das Eigentum des Reichs an den Reichseisenbahnen ist nun allerdings kein zufälliges und beruht nicht auf privatwirtschaftlicher Initiative, sondern auf der durch Art. 89 RV. gebotenen Übernahme zu Monopolzwecken. Trotzdem gibt dies der Stellung des Reiches als Eigentümer keine besondere Note. Der Einsatz der Sachen in der öffentlichen Verwaltung und die Eigenschaft der Eisenbahnen als einer öffentlichen Sache hat diese Wirkung nicht[26]. Als Eigentümer der Reichseisenbahnen befindet sich das Reich in einem Lebensverhältnis, das in ganz derselben Weise bei Privaten vorkommt, um alsdann bei diesen durch Bestimmungen des Zivilrechts geregelt zu werden[27]. Wie ein Privatmann kann sich auch das Reich bei Verwaltung und Verfügung über das Reichseisenbahnvermögen gegenüber jedermann privatrechtlicher Formen bedienen. Die „notwendige" Beteiligung des Reiches macht also das vermögensrechtliche Verhältnis zwischen Reich und DRG. nicht zum öffentlichrechtlichen.

b) Die einheitliche Zuständigkeit des Reichsbahngerichts.

Die verfahrensrechtliche Behandlung der vermögensrechtlichen Streitfälle zwischen Reich und DRG. kann über ihre Rechtsnatur keinen Aufschluß geben. Zwar unterliegen die vermögensrechtlichen ebenso wie die hoheitsrechtlichen Streitigkeiten zwischen Reich und DRG. der Entscheidung des Reichsbahngerichts (§ 44 RbGes.) — jedenfalls soweit es sich um grundsätzliche Streitfälle handelt (§ 44 Abs. 1). Diese Zuständigkeit — von der die Streitigkeiten aus der laufenden Vermögensverwaltung also schon ausgenommen sind — beweist aber für die öffentlichrechtliche Natur der Vermögensbeziehungen nichts[28], denn gem. § 13 GVG. können auch privatrechtliche Rechtsstreitigkeiten durch Gesetz besonderen Gerichten zugewiesen werden. Die Zuständigkeit des Reichsbahngerichts läßt sich ohne Schwierigkeit damit rechtfertigen, daß die dort stattfindende Mitwirkung sachverständiger Beisitzer allen grundsätzlichen Streitigkeiten ohne Ausnahme zugute kommen soll.

Eine rechtliche Sonderbehandlung, die die vermögensrechtlichen Beziehungen von DRG. und Reich aus der Sphäre des Privatrechts herausheben und in das öffentliche Recht verlegen würde, ist danach in keiner Weise ersichtlich.

---

[26] Vgl. oben S. 51.
[27] O. Mayer, Bd. I, S. 116; Fleiner, S. 46 ff.; v. Köhler, S. 35.
[28] Wie Sigloch, S. 93, Anm. 35 annimmt.

4. Das Nutzungsverhältnis der DRG. und die öffentlichen Sachen.

a) Die Verleihung eines öffentlichen Gebrauchsrechts.

Der öffentlichrechtliche Charakter der Vermögensbeziehungen zwischen Reich und DRG. folgt auch nicht daraus, daß die zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen körperlichen Gegenstände zum großen Teil öffentliche Sachen sind [29].

Öffentliche Sachen sind allerdings grundsätzlich auch einem Nutzungsverhältnis öffentlichrechtlicher Art zugänglich; der Verleihung eines öffentlichen Gebrauchsrechts [30]. Der Versuch, das Nutzungsverhältnis der DRG. am Reichseisenbahnvermögen als eine solche Verleihung darzustellen [31], muß jedoch fehlgehen. Selbst wenn eine Verleihung vorliegen würde, beträfe sie nur die öffentlichen Sachen und könnte deshalb das Rechtsverhältnis als Ganzes nicht erklären. Denn das Reichseisenbahnvermögen umfaßt auch Rechte, die Beteiligungen an anderen Unternehmungen, und solche Sachen, die nicht öffentliche sind, da die Einreihung in das Reichseisenbahnvermögen mit der Widmung für den öffentlichen Dienst nicht gleichbedeutend ist [32].

Auf die öffentliche Anstalt „Reichsbahn" als Ganzes mit allen zu ihr gehörenden Sachen und Rechten ist aber das Institut der Verleihung nicht anwendbar. Eine Anstalt kann nicht verliehen werden [33]. Wo von der Verleihung einer Anstalt gesprochen wird [34], handelt es sich in Wahrheit um die Verleihung eines öffentlichen Unternehmens, des als Tätigkeit sich darstellenden abgegrenzten Stückes öffentlicher Verwaltung [35], und um die Überlassung des Gebrauchsrechts an den einzelnen im Dienste dieses Unternehmens stehenden öffentlichen Sachen [36]. Von ihnen ist aber die öffentliche Anstalt als solche zu unterscheiden [37].

---

[29] Vgl. oben S. 48 f.

[30] Vgl. O. Mayer, Bd. II, S. 90 ff., 95 ff.; Fleiner, S. 365, 379 f. Sie ist sowohl an Sachen des Gemeingebrauchs, als an denen des Verwaltungsvermögens möglich. — Es fehlt allerdings nicht an Stimmen, die auch heute hierin noch ein gemischtes Rechtsinstitut sehen wollen: Einen hoheitlichen Akt und einen Akt der Eigentumsverwaltung. Hatschek, S. 477; Giese-N.-C., S. 90 f.; Kaufmann, WB., III, S. 707, 710.

[31] Haeffner, Arch. f. Eb.-Wesen, 1927, S. 1647.

[32] Die Übertragung der Verwaltung des Reichseisenbahnvermögens auf die DRG. kann deshalb auch nicht mit der Widmung verglichen werden, wie es Lengemann, S. 75, tut.

[33] Magdeburg, S. 69.

[34] Vgl. O. Mayer, Bd. II, S. 250 f. bei der Besprechung der Reichsbank und Emig, Jur. Rdsch. 1926, Sp. 662.

[35] O. Mayer, Bd. II, S. 243.

[36] O. Mayer, Bd. II; S. 106 nebst Anm. 30.

[37] So sämtliche Lehrbücher; vgl. Hatschek, S. 472/496; Giese-N.-C., S. 81/86; Jellinek, S. 505/513.

An den öffentlichen Sachen des Reichseisenbahnvermögens liegt aber nicht einmal eine öffentlichrechtliche Nutzungsverleihung vor. Die Verleihung des Gebrauchsrechts an einer öffentlichen Sache bedeutet Ausantwortung eines Stückes rechtlicher Macht über die öffentliche Sache, damit der Beliehene zu seinem Vorteil und in seinem Namen Besitz und Nutzung daran habe. Durch das Recht des Beliehenen wird die öffentliche Verwaltung an der Sache beschränkt, er übt grundsätzlich nicht selbst wieder öffentliche Verwaltung. Er benutzt die Sache vielmehr für seine Sonderzwecke, privatwirtschaftlich[38]. Es leuchtet ein, daß diese Begriffsbestimmung der Verleihung auf das Verhältnis zwischen DRG. und Reich nicht paßt. Die Gesellschaft soll mit den überlassenen öffentlichen Sachen öffentliche Verwaltung üben. Nun kann allerdings das verliehene Recht über den Vorteil des Beliehenen hinaus im engeren oder weiteren Kreise dem Nutzen anderer Personen dienstbar gemacht werden. Nach O. Mayer soll dies in der stärksten Form in der Benutzung der Sache im Dienste eines verliehenen öffentlichen Unternehmens geschehen[39]. Abgesehen von den grundsätzlichen Bedenken gegen die Anerkennung eines zu privaten Erwerbszwecken verliehenen „öffentlichen" Unternehmens[40] kann diese Form der Nutzungsverleihung aber schon deshalb nicht vorliegen, weil die DRG. kein beliehener öffentlicher Unternehmer ist[41], sondern eine rechtsfähige öffentliche Anstalt und als solche keine von den ihr übertragenen Reichsaufgaben verschiedenen (privaten) Sonderzwecke hat.

Mit der öffentlichrechtlichen Nutzungsverleihung verträgt sich auch nicht die Tatsache, daß das Eigentum an Gegenständen, die die DRG. in die Reichseisenbahnanlagen einbaut, auf das Reich übergeht[42]. Unvereinbar damit ist auch, daß die für Zwecke der Reichseisenbahnen erworbenen Grundstücke nebst Zubehör einschließlich der Fahrzeuge in das Eigentum des Reiches fallen. Bei der Nutzungsverleihung gilt, daß die Gegenstände, die der Berechtigte mit der öffentlichen Sache tatsächlich trennbar verbindet, nicht zu Bestandteilen der öffentlichen Sache werden[43]. Sie bleiben vermöge der dem Beliehenen zustehenden Befugnis zur Be-

---

[38] O. Mayer, Bd. II, S. 96, 102.

[39] O. Mayer, Bd. II, S. 106.

[40] Maunz, Deutsches R. 1935, S. 396; Kaufmann, WB., III, S. 711 f.

[41] Vgl. Jellinek, S. 528; Jacobi, S. 108; Haustein, Arch. öff. R. Bd. 50, S. 125.

[42] Vgl. oben S. 46 und Heim, S. 34.

[43] O. Mayer, Bd. II, S. 101; Fleiner, S. 381; Endemann, I, S. 242, Anm. 26; Oertmann, Bem. 2 zu § 95, S. 287; Staud., Bem. 3 c zu § 95; RGZ. Bd. 39, S. 204 ff., 207. — O. Mayer leitet diesen Grundsatz aus öffentlichrechtlichen Motiven ab, die anderen aus § 95 BGB.

nutzung der Sache dessen Eigentum und können deshalb von ihm unabhängig von ihrer Unterlage verpfändet und veräußert werden.

Das Nutzungsrecht der DRG. kann demnach also nicht als ein verliehenes öffentliches Gebrauchsrecht angesehen werden.

b) Die Verwaltungsverschiebung.

Das Rechtsverhältnis zwischen Reich und DRG. läßt sich auch nicht als bloße sogen. Verwaltungsverschiebung darstellen.

Als Verwaltungsverschiebung bezeichnet man mit O. Mayer[44] zunächst die Verfügung des „öffentlichen" Eigentümers über seine öffentliche Sache, die zugunsten eines zur Führung öffentlicher Verwaltung befähigten Rechtssubjekts erfolgt und sich nach den Formen und Bedingungen des öffentlichen Rechtes vollzieht. Mit der Ablehnung des öffentlichen Eigentums wird dieser Begriff der Verwaltungsverschiebung nicht schlechthin unbrauchbar, sofern man nur die Möglichkeit anerkennt, daß dingliche Herrschaftsstellungen gelegentlich auch unmittelbar durch einen Akt des öffentlichen Rechts begründet werden können[45]. Als Verwaltungsverschiebung stellen sich dann nämlich auch alle die Fälle dar, in denen der Herr einer öffentlichen Sache, der die öffentliche Verwaltung mit dieser nicht selbst besorgen, sondern durch einen anderen Verwaltungskörper ausführen lassen will, diesem im Wege öffentlichrechtlicher Bestellung ein Teilrecht an der Sache einräumt, das dann ebenfalls dem Privatrecht entrückt ist[46].

Auch diese Konstruktion vermag das Problem des Nutzungsrechts am Reichseisenbahnvermögen indessen nicht zu lösen. Sie kann einmal, ebenso wie die öffentlichrechtliche Nutzungsverleihung, die Beteiligungen, Anteilsrechte des Reiches an Gesellschaften des Privat(Handels)rechts, nicht erfassen. Ihren Rahmen überschreiten aber auch die an den körperlichen Sachen des Reichseisenbahnvermögens bei der Verwaltung üblichen Geschäfte.

Die durch die öffentlichrechtliche Verwaltungsverschiebung vermittelte Rechtsmacht findet notwendig ihre Begrenzung durch den öffentlichen Zweck, dem sie dient. Da wo der öffentliche Zweck endet, hört auch die öffentlichrechtlich begründete Herrschaftsstellung auf[47]. Für das Nutzungsrecht der DRG. am Reichseisenbahnvermögen trifft dies nicht zu. Es ist an den unmittelbaren Gebrauch der Gegenstände im öffentlichen Unternehmen nicht gebunden. Dies

---

[44] Dt. Verw. R. Bd. II, S. 61. Ebenso Herrnritt, S. 384.

[45] Vgl. oben S. 59 n. Anm. 20.

[46] Vgl. dazu auch Hatschek, VA. Bd. VII, S. 445.

[47] Anders, wenn man O. Mayer folgt. Nach ihm umfaßt die Verwaltungsverschiebung meist das — „öffentliche" — Eigentum. Entwidmet der Empfänger die Sache, so wird er dadurch privater Eigentümer.

kommt darin zum Ausdruck, daß die DRG. auch die noch nicht dem Eisenbahnbetrieb gewidmeten, sowie die — als für den Betrieb überflüssig — bereits wieder entwidmeten Grundstücke zu verwalten hat, ja sogar zu ihrer Veräußerung befugt ist.

Das Verfügungsrecht, das der DRG. im Interesse einer fortschrittlichen Betriebsführung zusteht, — hat doch der Erlös aus Veräußerungen der Verbesserung, Ergänzung oder Erweiterung der Anlagen oder der Betriebsmittel (§ 6 Abs. 2 Satz 3 RbGes.), die Belastung von Reichseigentum zur Beschaffung von Krediten zu dienen (§ 8 Abs.) — kann ebenso wie die Erwerbsbefugnis zugunsten des Reichs von den allgemeinen Verwaltungsbefugnissen der DRG. nicht getrennt betrachtet werden[48]. Bei dieser Einstellung ist es aber nicht schwer, zu erkennen, daß der DRG. am Reichseisenbahnvermögen Befugnisse eingeräumt sind, die durch eine Verwaltungsverschiebung, ja überhaupt durch einen öffentlichen Rechtsakt nicht vermittelt werden könnten.

Hier handelt es sich um Rechtsgeschäfte, die an den Grund des dem Reiche zustehenden Privatrechts herangehen und die, da sie wegen der Natur der DRG. als rechtsfähiger öffentlicher Anstalt in einer organschaftlichen Stellung der Gesellschaft zum Reiche ihre Grundlage nicht finden, nur Ausflüsse einer privatrechtlichen Rechtsstellung der DRG. sein können.

Damit ist die Entscheidung zwischen der öffentlichrechtlichen und der privatrechtlichen Auffassung über das Nutzungsverhältnis zwischen DRG. und Reich zugunsten der letzteren Auffassung gefallen.

B. Das Nutzungsrecht der DRG. als Privatrechtsverhältnis.

1. Übersicht der bisherigen Ansichten.

Die Anhänger der privatrechtlichen Meinung bezeichnen das Nutzungsverhältnis zwischen DRG. und Reich bald als Pacht[49], bald als Nießbrauch[50]. Man ist sich also darüber einig, daß der DRG. an den Gegenständen des Reichseisenbahnvermögens nicht nur die Gebrauchsvorteile[51], sondern im Rahmen einer ordnungsmäßigen Betriebsführung auch die sonstigen Nutzungen (Sach- und Rechts-

---

[48] So auch Sigloch, S. 93.

[49] Pickert, S. 9 ff.; Ruyters, S. 19; ähnl. Sigloch, S. 85 f., aber öffentlichrechtlich.

[50] Aron, Eger-Entsch. Bd. 41, S. 195; Heim, S. 62 f.; Reschke, S. 10. Vgl. auch Kühne, S. 14. Für ein Nutzungsrecht sui generis: Korsch, S. 124; Braun, S. 27, bedenklich der Annahme eines gemischten öffentlich- u. privatrechtlichen Rechtsverhältnisses zuneigend.

[51] Vgl. oben S. 38.

früchte, §§ 99, 100 BGB.) zustehen (vgl. §§ 581, 1030 BGB.)[52]. Inwieweit dies der Fall ist, wird später noch zu erörtern sein[53].

Häufig findet sich auch die Ansicht vertreten, daß das Rechtsverhältnis zwischen Reich und DRG. ein Treuhandverhältnis sei[54]. Schließlich hat man es auch mit dem deutschrechtlichen Verhältnis zwischen Ober- und Untereigentümer verglichen[55]. Dieser Vergleich muß als abwegig bezeichnet werden[56]. Die Unterscheidung von Ober- und Untereigentum, die heute im wesentlichen der Rechtsgeschichte angehört, war dadurch bedingt, daß in den beiden nebeneinander vorhandenen Rechtskreisen des Landrechts und des Lehnrechts an ein und derselben Sache jeweils einer anderen Person fast die gleichen Befugnisse zustanden[57]. Da der Römersatz, daß nur einer der dominus sein könne, während sich der andere mit einem ius in re aliena begnügen müsse, auf die besonders gearteten Verhältnisse nicht anwendbar erschien, so blieb nur die Annahme eines geteilten Eigentums übrig. Eine derartige Rechtsfigur ist aber zur Erfassung des Verhältnisses zwischen DRG. und Reich weder nötig noch passend. Denn die Berechtigung der DRG. kann sehr wohl als ein ius in re aliena dargestellt werden. Zudem fehlt im RbGesetz auch die geringste Andeutung dafür, daß die DRG. an den Gegenständen des Reichseisenbahnvermögens ein irgendwie geartetes Eigentum erhalten sollte.

2. Das Nutzungsverhältnis und die Treuhand.

Das Rechtsverhältnis zwischen DRG. und Reich kann auch nicht als ein Treuhandverhältnis bezeichnet werden. Treuhänder ist „derjenige, der zur Ausübung eines Vermögensrechts in fremdem Interesse bestellt und dazu mit eigener Rechtszuständigkeit an diesem Rechte ausgestattet ist“[58].

Aus dieser Begriffsbestimmung ist schon ersichtlich, daß die bloße Bezeichnung „Treuhandschaft“ für das Verhältnis der DRG. zu dem ihr anvertrauten Vermögen zum mindesten unvollstän-

[52] Vgl. Heim, S. 29, 33; Haeffner, a. a. O., S. 1644; Sigloch, S. 93; auch Bayer. ObLG. JW. 1926, S. 825.

[53] Vgl. unten S. 80 f.

[54] Kühne, S. 14; Zeiske, S. 34; Kittel, Reichsbahn 1933, S. 28; Niessen, ZVDEV. 1932, S. 317.

[55] So v. Kienitz, Eger-Entsch. Bd. 41, S. 92.

[56] Dagegen auch Aron Eger-Entsch. Bd. 41, S. 204.

[57] Was nach Landrecht allein des Herrn Eigen war, gehörte nach Lehnrecht dem Grundhörigen, Vasallen. Vgl. Hübner, DPr. S. 247 f.; Gierke, DPr. II, S. 368, f.; 370; Hedemann, SR., S. 58.

[58] Siebert, S. 22; vgl. auch Lehmann, Allg. Teil, S. 296, 3 c, S. 244; Ennecc.-Nipp., § 139, II, S. 455 f. nebst Anm. 10; Schultze, Iher. Jb. Bd. 43, S. 1; Hein, S. 58, 60; Klausing, Rvgl. HWB. III, S. 368 f.; RGZ. Bd. 84, S. 217, Bd. 91, S. 12; Bd. 127, S. 344.

dig ist. Denn damit wäre nur die Frage beantwortet, wie die DRG. ihre Eigenberechtigung an den übertragenen Rechten auszuüben hat, nicht aber die Frage nach dem Inhalt dieser Berechtigung [59].

Daß zwischen Reich und DRG. ein echtes zivilrechtliches Treuhandverhältnis nicht vorliegen kann, ergibt sich, wenn man das Treuhandverhältnis auf seine rechtlichen Bestandteile untersucht. Dies sind: einmal die Einräumung bestimmter rechtlicher Befugnisse an dem Treugut und zum zweiten die eigentliche Treuhandabrede, die die Treupflicht des Treuhänders gegenüber dem Treugeber zur Entstehung bringt [60]. Von einem privatrechtlichen Treuband kann in dem Verhältnis zwischen DRG. und Reich keine Rede sein. Soweit hier ähnliche Bindungen vorliegen, sind sie bereits in dem Verhältnis zwischen Muttergemeinwesen und öffentlicher Anstalt vorhanden und gehören dann dem öffentlichen Rechte an. Insofern müßte man jede öffentlichrechtliche Anstalt, die von ihrem Muttergemeinwesen mit Vermögensmitteln ausgestattet wird, als deren Treuhänderin bezeichnen [61]. Denn alle Geschäfte der öffentlichen Anstalten gehören dem Grunde nach zu der umfassenderen Zuständigkeit eines öffentlichen Gemeinwesens, von der sie nur aus Zweckmäßigkeitsgründen abgezweigt sind [62]. Trotzdem kann man, wenn ein bestimmtes öffentliches Unternehmen einmal in einer rechtsfähigen öffentlichen Anstalt verselbständigt ist, nicht stets von einer echten Treuhänderstellung dieser Anstaltsperson sprechen. Die verselbständigten Aufgaben sind zu höchsteigenen Aufgaben der Anstalt geworden und machen den Kern ihrer Rechtspersönlichkeit aus. Die Anstalt hat außer ihnen keine anderen, „eigenen" Angelegenheiten mehr, wie ein Treuhänder sie hat. Während dieser an den anvertrauten Geschäften nur ein mittelbares Interesse hat, ein unmittelbares dagegen nur an seiner etwaigen Vergütung, wird die rechtsfähige öffentliche Anstalt, die ihre öffentliche Verwaltung besorgt und dabei über ihr Vermögen verfügt, restlos zu ihrem eigenen Nutzen tätig.

Das gilt in vollem Umfange auch von der DRG. Auch sie macht von den ihr übertragenen Rechten grundsätzlich zu eigenem Nutzen Gebrauch. Wenn der Erlös aus Veräußerungen von Teilen des Reichseisenbahnvermögens gem. § 6 RbGes. auch zur Ergänzung oder Erweiterung der Reichsbahnanlagen oder der Betriebsmittel

[59] Vgl. Siebert, S. 22, 24.

Eine Ausnahme hiervon nur dann, wenn man mit Schultze, a. a. O., S. 25 f. in Fällen, in denen eines der begrenzten dinglichen Rechte oder eine hinreichende obligatorische Berechtigung nicht vorliegt, ein eigengeartetes, nicht unter die Kategorien des 3. Buches des BGB. fallendes, dingliches Treuhandrecht annimmt.

[60] Hein, S. 32; Siebert, S. 24.

[61] Vgl. Lengemann, S. 76.

[62] O. Mayer, Bd. II, S. 333 f.

verwandt wird, und damit wieder zur Vermehrung des Reichseisenbahnvermögens dient, so fällt das nicht aus dem eigenen Aufgabenkreis der DRG. hinaus. Denn gem. § 9 gehört die Erneuerung und Weiterentwicklung der Anlagen nebst Betriebsmitteln und sonstigem Zubehör zum Inhalt ihrer Betriebspflicht, die ihre Lebensaufgabe darstellt.

Zu einem anderen Ergebnis gelangt man auch nicht, wenn man die frühere Einspannung der DRG. in den Reparationsdienst berücksichtigt. Man hat darauf hingewiesen, daß die DRG. nur formell ihre eigene Schuld, materiell eine solche des Reiches tilgte[63] und daß sie damit einem Treuhänder glich, der eine fremde Vermögensmasse verwaltet, um aus ihren Erträgnissen die Schulden ihres Eigentümers abzutragen[64]. Man hat wegen der Ähnlichkeit dieses Verhältnisses mit einer Zwangsverwaltung[65] die DRG. selbst als eine internationale Zwangsverwaltung bezeichnet[66]. Alle diese Vergleiche treffen nicht zu. Will man nicht überhaupt auf eine Klärung der vermögensrechtlichen Beziehungen zwischen öffentlicher Anstalt und Muttergemeinwesen verzichten, so darf man mit Begriffen wie: formell eigener, aber wirtschaftlich fremder Schuld nicht arbeiten. Steht aber einmal fest, daß die DRG. mit der Zahlung der Reparationsleistungen einer ihr auferlegten eigenen Verpflichtung nachkam, dann ist der Vergleich mit dem Verwalter-Treuhänder hinfällig, denn dann wurde die DRG. nicht in fremdem, sondern in eigenem Interesse tätig.

3. Das Nutzungsverhältnis und die Pacht.

Das Rechtsverhältnis zwischen DRG. und Reich ist auch kein Pachtverhältnis. Die Gründungsvorgänge bei der DRG. ergeben — ebenso wie die bei dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" — für die Annahme, daß es zwischen dem Reich und der von ihm geschaffenen Anstaltsperson zum Abschluß eines Pachtvertrages gekommen ist, keine Anhaltspunkte. Die vorhandenen Rechtsquellen — RbGesetz und VO. vom 12. 2. 1924 — enthalten nur die einseitigen in Form des Gesetzes bzw. der Verordnung gekleideten Willensakte des Reiches. Immerhin könnte die für das Zustandekommen des zweiseitig verpflichtenden Pachtvertrages von der Seite der DRG. notwendige Willenserklärung in der gemeinschaftlichen Mitteilung des Reichsverkehrsministers und des Generaldirektors der DRG. an das Organisationskomitée der DRG. und in dessen Anzeige an die Reichsregierung gem. § 47 Abs. 8 RbGes. enthalten

---

[63] Niessen, ZVDEV. 1932, S. 317. Vgl. auch v. Kienitz, Eger-Entsch. Bd. 41, S. 204 ff., 206; VGH. Braunschweig, Eger-Entsch. Bd. 42, S. 41.

[64] Niessen, a. a. O.

[65] Vgl. auch Reinhard, JW. 1920, S. 28, 2 b.

[66] v. Kienitz, a. a. O.

sein. Dem Nutzungsverhältnis zwischen DRG. und Reich fehlt aber auch der für ein Pachtverhältnis typische wirtschaftliche Zweck. Der Verpächter will Gegenstände, die er selbst nicht unmittelbar benutzen kann oder will, dadurch für sich nutzbar machen, daß er sie anderen gegen Entgelt zu unmittelbarem Gebrauch und zur Nutzung überläßt. Die Überlassung des Reichseisenbahnvermögens an die DRG. geschah aus einem ganz anderen Grunde. Sie diente lediglich dazu, die Gesellschaft mit den für die Erfüllung der ihr vom Reiche übertragenen Aufgaben notwendigen Mitteln zu versorgen und war nicht durch die Aussicht auf einen Gegenwert bestimmt. Das Reich hat einen solchen nicht in Gestalt der Stammaktien erhalten, denn diese geben außer dem zweifelhaften Dividendenanspruch keinerlei vermögenswerte Rechte. Allenfalls mag der dem Reiche zufließende Anteil von 1/4 des Erlöses aus den Vorzugsaktien Gruppe A (§ 5 Stzg.) als ein Entgelt angesehen werden [67]. Aber, daß die Aussicht hierauf das Reich zu der Überlassung des Reichseisenbahnvermögens an die DRG. veranlaßt habe, wird ernstlich nicht angenommen werden.

In der „Übernahme" der Reparationsverpflichtungen und deren ratenweiser Tilgung kann eine „dem Pachtzins entsprechende Vergütung" [68] unmöglich gesehen werden. Sie beruht weder auf einer Vereinbarung, noch ist sie überhaupt privatrechtlicher Art. Die Einspannung der DRG. in den Reparationsdienst ist Grundbestandteil der öffentlichrechtlichen Anstaltsgründung. Wenn die Übernahme der Reparationslasten die Gegenleistungen für die Überlassung des Reichseisenbahnvermögens war, dann lag hier jedenfalls kein privatrechtliches Austauschgeschäft vor, wie es der Pachtvertrag darstellt.

4. Das Nutzungsrecht der DRG. als dingliches Recht.

a) Das Nutzungsrecht als Nießbrauch.

Das Gebrauchs- und Nutzungsrecht der DRG. erschöpft sich überhaupt nicht in einer nur schuldrechtlichen Beziehung. Wäre dies der Fall, so könnte das Reich ungeachtet des Betriebsrechts Dritten gegenüber wirksam über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens verfügen. Das Reich könnte sowohl die gesamten Reichseisenbahnen, als auch bestimmte einzelne Strecken veräußern und dadurch das Betriebsrecht der DRG. ganz oder teilweise illusorisch machen, denn der Dritterwerber wäre durch die Pacht der DRG. auf die Dauer nicht gebunden und könnte die Bahnen selbst betreiben oder an einen anderen mit dem Betriebsrecht zu beleihenden Unternehmer verpachten. Das Reich könnte auch Sachen des

[67] Dieses führt Sigloch, S. 93, an.
[68] So Pickert, S. 9; Ruyters, S. 19.

Reichseisenbahnvermögens, ehe sie in den öffentlichen Dienst gestellt sind, wieder veräußern und die DRG. so bei der Errichtung neuer Anlagen empfindlich stören, denn der Erwerber könnte die Pacht aufkündigen und der DRG. die zur Widmung der Sachen für den Eisenbahnbetrieb notwendige Verfügungsgewalt entziehen. Das Reich könnte auch über entwidmete Betriebsteile verfügen und so die DRG. daran hindern, sich durch ihre außerbetriebliche Nutzung oder Veräußerung flüssige Mittel für Neuerwerbungen zu verschaffen. In allen Fällen bliebe der DRG. nur ein Ersatzanspruch gegenüber dem Reiche.

Wenn nun auch dem RbGes. nicht zu entnehmen ist, daß dem Reiche die Verfügungsbefugnis überhaupt entzogen werden sollte, so ging doch der Wille des Gesetzgebers dahin, die DRG. in ihrer Vermögensverwaltung gegenüber dem Reich möglichst frei zu stellen und sie vor schädigenden Eingriffen des Reiches in ihre Betriebsführung zu bewahren. Dies konnte nur erreicht werden, indem man der Rechtsstellung der DRG. an dem Reichseisenbahnvermögen jene „Allwirksamkeit" verlieh, die das Wesen eines dinglichen Rechts ausmacht [69].

Nur dadurch konnte unter Wahrung der Eigentümerrechte des Reiches die Vermögenslage der DRG. zu einer vom Reiche unabhängigen gestaltet werden. Denn nun kann das Reich über Grundstücke des Reichseisenbahnvermögens nur unbeschadet des darauf lastenden Nutzungsrechts verfügen. Die DRG. ist nicht der Gefahr ausgesetzt, daß ihr von Einzelrechtsnachfolgern des Reiches die Benutzung ihrer Betriebsmittel streitig gemacht wird.

Die Auffassung, daß der DRG. ein dingliches Nutzungsrecht am Reichseisenbahnvermögen zusteht, entspricht auch der Begründung zum RbGesetz [70], in der die DRG. als „Nutzungsberechtigte" bezeichnet ist, die dem Reiche als dem Eigentümer entgegentritt. Die mangelnde grundbuchliche Verlautbarung [71] des Rechts steht seiner Dinglichkeit nicht entgegen, da die Bestellung des Rechtes unmittelbar durch das Gesetz erfolgt und im Reichsgesetzblatt bekanntgemacht ist [72], so daß man auch hier sehr wohl von einer „Publizität" reden kann.

Liegt aber ein dingliches Nutzungsrecht vor, so ist denjenigen Schriftstellern beizutreten, die die Rechtsstellung der DRG. an dem

---

[69] Vgl. dazu Leonhard, SchR. I, S. 6; Ennecc.-Lehmann, § 1, S. 2 f.; Kress, SchR. § 2, S. 11; Höhn, § 2, S. 2; Fuchs, Wesen d. Dinglichkeit, S. 14 ff.

[70] Begr. I 4 A, a. a. O., S. 36.

[71] Das rügt Pickert, S. 11.

[72] Vgl. oben S. 57.

ihr übertragenen Vermögen als Nießbrauch [73] gekennzeichnet haben. Dabei wird der Gegenstand dieses Nießbrauchs allerdings noch zu prüfen sein.

Gegen das Vorliegen eines Nießbrauchs überhaupt sind schon verschiedentlich Bedenken erhoben worden und zwar mit der Begründung, daß die Interessenlage bei der DRG. von der bei dem bürgerlichrechtlichen Nießbrauch üblichen abweiche. Die DRG. erhalte den Nießbrauch nicht in utilitatem suam, wie dies beim Nießbraucher des BGB. der Fall sei, sondern in utilitatem alienam, zur Erfüllung von Reichsaufgaben [74]. Das Rechtsverhältnis könne deshalb nur als ein Nutzungsrecht sui generis gelten [75].

Auf diesen Einwand ist dasselbe zu entgegnen, was schon zur Frage der Treuhand ausgeführt ist. Die Aufgaben der DRG. sind allerdings ihrem Wesen nach Reichsaufgaben und nur aus der allgemeinen Zuständigkeit des Reiches abgesplittert. Aber gerade deshalb sind sie nunmehr eigene Aufgaben der DRG. und das Nutzungsrecht, das diese zu ihrer Erfüllung erhält, dient ihrem eigenen Vorteil.

Die Ansicht, daß das Rechtsverhältnis zwischen Reich und DRG. nicht so gebunden sei wie der bürgerlichrechtliche Nießbrauch und daß nur ein Teil der für jenen geltenden Vorschriften anwendbar sei [76], ist allerdings zutreffend. Insbesondere kann die Verfügungsbefugnis der DRG. gem. § 6 Abs. 2 RbGes. mit dem gewöhnlichen Sachnießbrauch der §§ 1030 ff. BGB. nicht vereinbart werden. Der Nießbrauch gibt nur ein dingliches Recht zum Zwecke der Nutzung. Dagegen darf der Nießbraucher weder durch Veräußerungen noch durch Belastungen über die Substanz der Nießbrauchsgegenstände verfügen [77]. Auch die Erwerbsgeschäfte der DRG. gem. § 6 RbGes. fallen aus dem Rahmen eines Nießbrauchs heraus. Diese Bedenken sind nicht dadurch zu beseitigen, daß man das Nutzungsrecht als Nießbrauch an einem Sondervermögen, nämlich dem Reichseisenbahnvermögen, bezeichnet. Auch am Sondervermögen kann der Nießbrauch nur in der Weise bestellt werden, daß der Berechtigte den Nießbrauch mit dem Inhalt der §§ 1030 ff. BGB. an den einzelnen zu dem Sondervermögen gehörenden Gegenständen erhält [78] (entspr. § 1085 BGB.) [79].

---

[73] So Heim, S. 62; Aron, Eger-Entsch. Bd. 41, S. 195 ff., 203; Reschke, S. 10. Das Rechtsverhältnis besteht natürlich zwischen DRG. und Reich, nicht Reichsregierung, wie Heim, a. a. O., sagt.

[74] Braun, S. 27; Kühne, S. 14; vgl. auch Heim, S. 62 unter a).

[75] Korsch, S. 124; Braun, a. a. O.

[76] Korsch, S. 124.

[77] Endemann, Bd. II, 1. Abt., § 103, 1 b, S. 644; Wolff, SR. § 116, IV, S. 406.

[78] Staud., Vorbem. 7 zu § 1085; Planck, Vorbem. 3 zu § 1085, S. 862.

[79] Die §§ 1085 ff. selbst beziehen sich nur auf den Nießbrauch am

Man hat die Befugnisse der DRG. auf Grund des § 6 RbGes. verschiedentlich mit denen des Nießbrauchers an einem Grundstück nebst Inventar verglichen (§ 1048 BGB.)[80]. Auch jener ist innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft zu Verfügungen über die einzelnen Stücke des Inventars befugt und die von ihm angeschafften Ersatzstücke fallen mit der Einverleibung in das Inventar in das Eigentum des Inventareigners. Es liegt ein sogen. Dispositionsnießbrauch vor[81]. Aber § 1048 BGB. ist nicht ohne weiteres auf jedes Sondervermögen entsprechend anwendbar. § 1048 BGB. und § 6 RbGes. sind auch inhaltlich erheblich voneinander verschieden. Handelt es sich in jenem nur um bewegliche Sachen, das Inventar, so hat dieser vornehmlich für den Erwerb und die Veräußerung von Immobilien Bedeutung. Auch der Erwerbstatbestand ist in § 6 RbGes. ein ganz anderer als in § 1048 BGB. Letzterer regelt einen Fall des gesetzlichen Eigentumserwerbs durch Einverleibung in ein Inventar[82]. Dieser Eigentumserwerb setzt voraus, daß die Stücke von dem Nießbraucher „angeschafft", d. h. sein Eigentum geworden sind[83]. Die Einverleibung selbst bedeutet sodann nur noch die gewollte Herstellung eines den wirtschaftlichen Zweck verwirklichenden räumlichen Verhältnisses der angeschafften Sache zum sonstigen Inventar[84]. Sie kommt regelmäßig in der Einbringung in das Grundstück zum Ausdruck[85] und ist im Gegensatz zu der Anschaffung ein rein tatsächlicher Vorgang[86], der rechtlich wie die Verarbeitung (Spezifikation) eine Tathandlung (Realakt) darstellt[87]. § 6 RbGes. geht dagegen von der Anschaffung selbst aus. Er knüpft die Rechtswirkungen für das Reich an ein Rechtsgeschäft, die Übereignung an die Gesellschaft, und den dabei vorhandenen Willen der DRG., für Zwecke der Reichseisenbahnen zu erwerben.

b) Das Nutzungsrecht als Unternehmensnießbrauch.

Die Schwierigkeiten, die sich der einheitlichen rechtlichen Erfassung des Nutzungsverhältnisses zwischen Reich und DRG. bie-

---

ganzen Vermögen, nicht auf den am Sondervermögen. Vgl. Staud., a. a. O. und Bem. 3 zu § 1085; Planck, Vorbem. 3 zu § 1085, S. 862.

[80] Heim, S. 62. Vgl. auch LG. Hall, Eger-Entsch. Bd. 42, S. 173; Korsch, S. 124.

[81] Vgl. dazu Staud. Bem. 1 zu § 1048; Kohler, Iher. Jb. Bd. 24, S. 187 ff.

[82] Vgl. Wolff, SR., § 76, S. 234.

[83] Biermann, Bem. 1 zu § 1048; Wolff, a. a. O., S. 235; Planck, Bem. 2 c, § 1048.

[84] Wolff, Planck, a. a. O.

[85] Planck, Bem. 4 zu § 588; Staud. Bem. 4 c, zu § 588; Biermann, a. a. O.

[86] Staud., a. a. O.

[87] Wolff, a. a. O. und § 73, III, S. 228.

ten, wenn man ihm auch die Verfügungs- und Erwerbsbefugnisse der DRG. eingliedern will, entfallen nun aber, wenn man das Recht der DRG. als einen Unternehmensnießbrauch, als Nießbrauch am Reichseisenbahnunternehmen auffaßt.

Im eisenbahnrechtlichen Schrifttum finden sich in dieser Richtung nur recht unbestimmte Andeutungen. Man spricht dort gelegentlich von einer analogen Anwendung des § 1067 BGB. auf das Nutzungsverhältnis, insofern als die DRG. an abnutzbaren und verbrauchbaren Gegenständen, wie z. B. den Betriebsvorräten, mit dem Übergang des Betriebsrechts nicht nur die Nutzung, sondern auch das Eigentum erhalten hat[88]. Damit dehnt man die Betrachtung unter dem Gesichtspunkt des Nießbrauchs auf Gegenstände aus, die nicht mehr zum Reichseisenbahnvermögen gehören, sondern der Gesellschaft nach dem RbGesetz zur freien Verfügung überlassen sind (§ 5 Abs. 6).

Hierin kommt — wenn auch noch undeutlich — die richtige Tendenz zum Ausdruck, die gesamten in der Hand der DRG. vereinigten, dem Eisenbahnbetrieb dienenden Vermögenswerte, die von dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" auf die DRG. übergegangen sind und die die Gesellschaft nach Ablauf des Betriebsrechts wieder an das Reich zurückzuübertragen hat, d. h. das Reichseisenbahnunternehmen, als Gegenstand des Nießbrauchs anzusehen.

Wie kommt nun aber ein solcher Nießbrauch am Unternehmen zustande? Wie hat sich im besonderen die Bestellung des Nießbrauchs an der deutschen Reichsbahn vollzogen?

Die Möglichkeit, einen Nießbrauch am Unternehmen zu bestellen, ist allgemein anerkannt[89]. Das HGB. setzt in § 22 Abs. 2 den Nießbrauch am Handelsgeschäft, d. i. dem Unternehmen eines Kaufmanns, als etwas Selbstverständliches voraus. Nach der herrschenden Lehre des Handelsrechts ist unter einem solchen Nießbrauch nun jedoch nicht ein einheitliches dingliches Recht an einer Ganzheit[90] zu verstehen. Da das Unternehmen als Einheit im sachenrechtlichen Sinne nicht anerkannt ist, kann es nur Gegenstand obligatorischer, nicht aber dinglicher Rechtsverhältnisse[91] sein. Der Nießbrauch am Unternehmen ist daher nur in der Weise möglich, daß er an den einzelnen Gegenständen des im Unternehmen organisierten Ver-

---

[88] Heim, S. 63; Reschke, S. 10; Aron, Eger-Entsch. Bd. 41, S. 196.

[89] Vgl. Staud. Bem. 3 u. 7 zu § 1085; Planck, Vorbem. 4 zu § 1085, S. 863. Ablehnend nur Isay, S. 62, in Konsequenz seines „Rechts am Unternehmen".

[90] Staud., Bem. 7 a E. zu § 1085; Nußbaum, S. 42; Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 32 zu § 25; RGZ. Bd. 70, S. 228, 232, Bd. 95, S. 237.

[91] Sigloch, S. 8; Ennecc.-Nipp. § 125 a, S. 405; Müller-Erzbach, S. 76 f.; Lehmann-Hoeniger, S. 81; RGZ. Bd. 70, S. 226 ff.

mögens (Sachen und Rechten) bestellt wird[92]. Sieht man von den immateriellen Werten ab, die nicht Gegenstand eines Nießbrauchs sein können[93] und deshalb rein tatsächlich auf den Nießbraucher überzuleiten sind[94], so gelten nach herrschender Ansicht für die Bestellung des Nießbrauchs am Unternehmen also die Bestimmungen des BGB. über den Nießbrauch an Sachen und Rechten (§ 1030 ff.)[95]. Sie erfordern indes eine freie, der Natur des Unternehmens in seiner jeweiligen besonderen Form Rechnung tragende Anwendung[96]. Zweck ist die — auch durch die bestehenbleibenden Rechte des bisherigen Unternehmers — ungestörte Fortführung des Betriebes in den gewohnten Bahnen.

Von der Beantwortung der Frage, ob der DRG. in dieser, von der herrschenden Lehre beschriebenen Weise der Nießbrauch am Reichseisenbahnunternehmen bestellt worden ist, hängt es ab, ob die — für das Unternehmensrecht z. T. abgewandelten — Bestimmungen der §§ 1030 ff. BGB. auf das Verhältnis zwischen Reich und DRG. anwendbar sind.

Die Bestellung des Nießbrauchs am Unternehmen wird nämlich vielfach abweichend dargestellt, und zwar von jenen Schriftstellern, die im Unternehmen nicht einen organisierten Inbegriff von Sachen, Rechten und Beziehungen, sondern einen Tätigkeitsinbegriff oder Tätigkeitsbereich[97], ein durch wirtschaftliche Zuordnung bestimmtes Einheitsgut höherer Ordnung[98] oder ein Einheitssondervermögen[99] sehen. Diese Schriftsteller beschränken sich nicht auf die Anerkennung des Unternehmens als eine Einheit im schuldrechtlichen Sinne. Ihnen ist das Unternehmen ein einheitliches — immateriel-

---

[92] Wieland I, 266 f.; Planck, Bem. 4 vor § 1085; Lehmann-Ring, Anm. 5 zu § 25; Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 32 zu § 25.

[93] Lehmann-Hoeniger, a. a. O.; Wieland, I, S. 247.

[94] Wieland, I, S. 258; Ruth, Arch. civ. Prax. NF. Bd. 9, S. 106 ff.; Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 35, 10, zu § 25; J. v. Gierke, 3. Aufl. S. 74.

[95] Staud., Anm. 7 zu § 1085; Planck, Bem. 4 vor 1085; Wieland, I, S. 267.

[96] Wieland, a. a. O.; Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 35 zu § 25.

[97] Wolff, Festg. f. Gierke II, S. 120 ff., SR. § 79 II, Anm. 9, S. 257; Eckhardt, ZHR. Bd. 94, S. 3; ZBH. 1929, S. 175; J. v. Gierke, a. a. O., S. 74; ähnl Fehr, HdR. VI, S. 247; Pisko, S. 19; Ehrenberg's Hdb. II, 1, S. 200.

[98] Oppikofer, S. 7, 11, 20, 131 ff. 138.

[99] Elster, HdR., V, S. 526. Die Ansicht Elsters folgt aus der Anerkennung des Unternehmens als eines Sondervermögens und ist eine Konsequenz seiner Auffassung, daß jedes Sondervermögen ein sachenrechtliches Einheitsgut sei. Als Sondervermögen, ohne die Konsequenz Elsters, wird das Unternehmen auch angesehen von: Lehmann-Hoeniger, S. 77; Beyerle, Arch. civ. Prax. NF. Bd. 7, S. 368; Staud. Bem. 2 a zu § 1085; Nußbaum, S. 62; Schönfeld, RG. Praxis II, S. 268.

les [100] oder sachenrechtliches [101] — Rechtsgut, das als solches Gegenstand eines absoluten Herrschaftsrechts ist und also auch beschränkter dinglicher Rechte, z. B. eines Nießbrauchs, sein kann.

Für die Annahme einer solchen Einheit konnte — ohne daß dieser Ansicht grundsätzlich beigetreten werden soll — bei der Reichsbahn bis zu der Neufassung des RbGesetzes durch die Novelle von 1930 eine bedeutsame Erscheinung sprechen: die Reparationshypothek und die zu ihrer Verwirklichung dienenden Befugnisse des Eisenbahnkommissars. Was hier vorlag, war nämlich ein Pfandrecht an dem Unternehmen als solchem mit einer einheitlichen Vollstreckungsmöglichkeit in das Unternehmen [102]. Zwar in § 4 RbGes. a. F. wurde die Reparationshypothek als eine Gesamthypothek an allen Grundstücken des Reichseisenbahnvermögens und der DRG. nebst allem im Eigentum des Reiches oder der DRG. stehenden Zubehör bezeichnet. Die Reparationshypothek galt wegen der Befugnis der DRG., im Rahmen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft über die ihr unterliegenden Gegenstände frei zu verfügen, als das Ergebnis einer Verbindung der Grundgedanken der floating charge, des im englischen Recht bekannten Pfandrechts am Unternehmen, mit der deutschen Hypothek [103]. In Wirklichkeit handelte es sich bei ihr jedoch um ein Pfandrecht ganz anderen Inhalts.

Hypothek und floating charge enthalten beide das Recht auf Befriedigung — sei es auch nur vorzugsweise Befriedigung, wie bei der floating charge [104] — aus einem Gegenstand oder einer Summe von Gegenständen [105]. Dagegen stellte die Reparationshypothek ein Pfandrecht an der lebendigen Organisationseinheit des Unternehmens dar [106]. Die Realisierung der Reparationshypothek hatte näm-

---

[100] Wolff, Eckhardt, Pisko, a. a. O.

[101] J. v. Gierke, Fehr, Oppikofer, a. a. O.

[102] Die Zwangsvollstreckung in ein Unternehmen als Ganzes ist dem deutschen Recht sonst nicht bekannt. Vgl. Wieland I, S. 275; J. v. Gierke, S. 97; RGZ. Bd. 70, S. 228, Bd. 93, S. 237. Für eine solche de lege ferenda: Oppikofer, S. 145 ff.

[103] Vgl. Begründung I, 3 G, S. 34 f.; Sarter-Kittel, 1. Aufl., S. 64; Heim, S. 44, 63. Über das Institut der floating charge siehe Kipp, Auslandsrecht, Bd. V, Sp. 138; Curti II, S. 334; J. v. Gierke, S. 86.

[104] Curti, a. a. O.; Sarter-Kittel, 1. Aufl., S. 64.

[105] Bei der floating charge aus den Aktiven des Unternehmens. Vgl. Curti II, S. 334. Darauf weist Oppikofer, S. 148, Anm. 1 a. E. hin. A. A. offenbar J. v. Gierke, S. 86: die Floating charge ergreife immer auch den „goodwill", Organisationswerte u. Chancen.

[106] Bei der floating charge tritt die Pfandreife in der Regel erst beim Stillstand des Unternehmens durch Liquidation oder Konkurs, oder im Falle der Zwangsvollstreckung in das Unternehmen ein. Curti II, S. 334. Die Bestellung eines Verwalters, der zum Zwecke der Befriedigung der Gläubiger die gesamte Betriebsleitung in die Hand nimmt, ist ein Sonderfall der Verwertung. Vgl. Kipp, a. a. O., Sp. 140.

lich, sofern der Eisenbahnkommissar und der Treuhänder für die Reparationsschuldverschreibungen sich nicht mit einer bloßen Beeinflussung von Betriebsführung und Verwaltung der DRG. begnügten, in der Weise zu geschehen, daß der Kommissar die Eisenbahnen selbst in Betrieb nahm (§ 24 Stzg.). Die Pfandverwertung ergriff also nicht nur die Sachwerte, sondern auch die immateriellen Werte der Organisation und der Beziehungen der DRG. Der Eisenbahnkommissar wäre im Falle einer Vollstreckung an Stelle des Generaldirektors an die Spitze der DRG. getreten und hätte unter Fortgeltung der Vorschriften des RbGesetzes die Führung ihrer Geschäfte übernommen[107]. Nur im Rahmen der eigenen Betriebsführung (§ 24 Abs. 3 S. 2 Stzg. a. F.) sollte er auch Fahrzeuge und andere bewegliche oder unbewegliche Sachen, die für den Eisenbahnbetrieb entbehrlich waren, veräußern dürfen. Im äußersten Falle sollte er ermächtigt sein, das Betriebsrecht, d. h. den lebenden Betrieb mit den ihm eingegliederten Vermögenswerten, ganz oder zum Teil zu verpachten (§ 24 Abs. 4 Stzg.). Ein Verkauf nicht entbehrlicher Einzelsachen, einzelner Strecken oder gar der ganzen Reichseisenbahnen und der Gesellschaftsgrundstücke war dagegen schlechthin ausgeschlossen[108]. Das widerspricht aber völlig der bei Grundpfandrechten üblichen Art der Verwertung.

Es handelt sich bei der Reparationshypothek demnach in der Tat um ein Pfandrecht am Unternehmen.

Nachdem dies weggefallen ist, spricht aber für die sachenrechtliche Einheit des Reichseisenbahnunternehmens nichts mehr. Mit der Annahme eines Unternehmensnießbrauchs im Sinne einer der erwähnten Einheitstheorien verträgt sich insbesondere der Eigentumsübergang an den Betriebsvorräten und Kassenbeständen auf die DRG. nicht. Läge ein Nießbrauch an einem Einheitsgut vor, dann dürfte entsprechend § 1655 BGB. die DRG. nur Eigentümerin des Reingewinns des Reichseisenbahnunternehmens werden[109]. Die Rechte, die an den einzelnen Vermögenswerten des Unternehmens begründet würden[110], könnten inhaltlich niemals über einen Nießbrauch hinausgehen. Dem gegenüber entspricht die rechtliche Behandlung der Betriebsvorräte und Kassenbestände durch das RbGes. ganz der herrschenden Auffassung, daß der Nießbrauch gem. §§ 1030 ff. BGB. an allen zum Unternehmen gehörenden Sachen und Rechten bestellt werden muß. Indem § 5 Abs. 6 RbGes. bestimmt, daß Betriebsvorräte in einer für die Fortsetzung des ordnungsmäßigen Betriebes ausreichenden Menge, sowie die Kassenbestände des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" der DRG. zu

---

[107] Schulze, S. 141, Anm. 4; Sarter-Kittel, 1. Aufl., S. 177.
[108] Sarter-Kittel, 1. Aufl., S. 178.
[109] Vgl. Wolff, Festg. f. Gierke, II, S. 120, Anm. 15.
[110] Vgl. Oppikofer, S. 138.

Eigentum zu übertragen seien, wiederholt er den für den Unternehmensnießbrauch gem. § 1067 BGB. allgemein geltenden Satz, daß die verbrauchbaren Sachen des Unternehmens in das Eigentum des Nießbrauchers übergehen [111]. Der Grundsatz des § 1067 BGB. findet durch § 5 Abs. 6 RbGes. sogar noch eine Ausweitung; denn zwar sind die Betriebsstoffe (Kohlen, Oel usw.) und das Bargeld verbrauchbare Sachen, nicht aber die zu den Betriebsvorräten gehörige Materialreserve. Diese verliert mit ihrer bestimmungsmäßigen Verwendung (Einbau usw.) zwar ihr selbständiges rechtliches Eigendasein, wird aber in ihrer natürlichen Existenz weder zerstört noch erheblich entwertet, also nicht verbraucht, sondern nur abgenutzt [112].

Die Bestellung des Nutzungsrechts am Reichseisenbahnunternehmen hat sich auch in allen anderen Teilen — wenn auch in Einzelheiten abweichend — in den nach Ansicht der herrschenden Lehre für die Bestellung eines Nießbrauchs am Unternehmen geltenden Formen vollzogen.

Die gem. §§ 873, 1031 f. BGB. bezüglich aller zum Reichseisenbahnunternehmen gehörigen Gegenstände erforderlichen Einigungserklärungen sind in einer summarischen Form erfolgt. Für das Reich enthält sie das RbGesetz selbst in den §§ 5 ff., für die DRG. sind sie in der gemeinschaftlichen Mitteilung des Reichsverkehrsministers und des Generaldirektors an das Organisationskomitée und in dessen Anzeige an die Reichsregierung gem. § 47 Abs. 8 RbGes. enthalten. Bezüglich der Grundstücke bedurfte es einer Eintragung des Nießbrauchs im Grundbuch nicht. Dem Grundsatz der Publizität ist dadurch Genüge getan, daß die Bestellung des Nutzungsrechts im Gesetz ausgesprochen und der Übergang des Betriebsrechts im Reichsgesetzblatt bekannt gemacht worden ist.

Soweit die beweglichen Sachen des Unternehmens nicht bereits als Zubehör mit den Reichseisenbahnen gem. §§ 1031, 926 BGB. dem Nutzungsrecht unterworfen wurden, gelangte der Nießbrauch an ihnen gem. § 1032 erst mit dem Besitzübergang auf die DRG. bei der Übernahme des Eisenbahnbetriebs zur Entstehung.

Im übrigen hat die DRG. wie jeder Unternehmensnießbraucher an allen körperlichen Sachen — mit Ausnahme der bereits behandelten verbrauchbaren Sachen — nur den Besitz erhalten, während das Eigentum dem Reiche als dem bisherigen Eigentümer verblieb (§ 1036 BGB.).

Auch der Übergang der Rechte auf die DRG. hat sich nach den für den Nießbrauch am Unternehmen geltenden Grundsätzen abge-

[111] Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 33 zu § 25; Staub, Anm. 17 zu § 22; Lehmann-Ring, a. a. O.; Planck, Bem. 4 vor § 1085; Neufeld-Schwarz, Anh. zu § 22, Anm. 18; Nußbaum, S. 43; Wieland, I, S. 267; Isay, S. 160; Jacusiel, S. 48.

[112] Vgl. Oertmann, Bem. 1 c zu § 92; Staud. Bem. 1 zu § 92.

spielt. Eine bestimmte einheitliche Regel oder Übung gibt es allerdings dort nicht. Forderungen und sonstige Rechte werden bald nur zur Ausübung, in einer Art Dispositionsnießbrauch [113], bald zu vollem Rechte [114] überlassen. Alles das ist meist im Bestellungsvertrag besonders festgelegt [115]. Gehen die Rechte über, so in in der Regel auch die mit dem Unternehmen verbundenen Verbindlichkeiten. Für die Reichsbahn findet sich die entsprechende Regelung in den §§ 5 ff. RbGes. Danach sind alle mit den Reichseisenbahnen oder dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" verbundenen dinglichen und obligatorischen Rechte einschließlich der Bankguthaben in vollem Umfange auf die DRG. übergegangen (§ 5 Abs. 4). Die Beteiligungen blieben „Eigentum" des Reiches, an ihnen hat die DRG. nur eine Art Dispositionsnießbrauch erhalten (§ 6 Abs. 1, 2; § 5 Abs. 5).

Die aus dem Eisenbahnbetrieb herrührenden Verpflichtungen des Reiches trafen — allerdings unter Fortdauer der Haftung des Reiches (§ 7) — vom Übergang des Betriebsrechts an die Gesellschaft.

Eines besonderen Übertragungs- oder Bestellungsaktes bedurfte es bei den Rechten, die durch einfachen Abtretungsvertrag übertragen werden können, nicht. Bei ihnen ist der Übergang auf die DRG. unmittelbar auf Grund des § 5 RbGes. mit dem Erlöschen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" erfolgt. Es vollzog sich hier ein ähnlicher Vorgang wie bei der Gründung einer Stiftung, der ähnliche Rechte übertragen werden oder an solchen Rechten ein Nießbrauch bestellt wird. Auch dort wird der Nießbrauch bzw. der Übergang der Rechte gem. § 82 S. 2 (§ 1069) BGB. mit der Entstehung der Stiftung, spätestens aber mit dem Wegfall des in der Person eines Rechtsvorgängers liegenden Hindernisses automatisch wirksam.

Soweit die von dem Nutzungsrechte der DRG. ergriffenen Rechte wertpapiermäßig verbrieft waren und es zur Nießbrauchsbestellung der Übergabe der Papiere bedurfte, gelangte der Nießbrauch mit der Übernahme des Betriebes durch die DRG. oder — falls die Übergabe durch Anspruchsabtretung ersetzt wurde — ebenfalls schon unmittelbar kraft Gesetzes (§ 5 RbGes.) zur Entstehung.

Schließlich sind die bei der Reichsbahn zum Betriebe gehörigen Bücher, Urkunden, Pläne und sonstigen Schriftstücke entsprechend der beim Unternehmensnießbrauch für die Handelsbücher geltenden

---

[113] Vgl. J. v. Gierke, S. 96; Wieland, I, S. 267, Anm. 31.

[114] Staub, Anm. 16 zu § 22; vgl. auch Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 35 zu § 25.

[115] J. v. Gierke, a. a. O.; Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 33, 35 zu § 25; Jacusiel, S. 40 ff.

Übung[116] der DRG. für die Dauer des Betriebsrechts überlassen worden (§ 5 Abs. 7 RbGes.).

In den Nießbrauch am Unternehmen lassen sich auch die Verfügungs- und Erwerbsgeschäfte der DRG. gem. § 6 RbGes. eingliedern.

Obgleich dem Nießbraucher nach den allgemeinen Regeln ein Verfügungsrecht an den überlassenen Gegenständen nicht zusteht, wird doch in analoger Anwendung des § 1048 BGB. im handelsrechtlichen Schrifttum durchweg angenommen, daß der Unternehmensnießbraucher auch ohne ausdrückliche Vereinbarung im Zweifel berechtigt ist, über die beweglichen Sachen des Geschäftsvermögens, das bewegliche Inventar, zu verfügen[117].

Die entsprechende Anwendung des § 1048 BGB. auf das Unternehmen ist gerechtfertigt. Wir haben es hier, wie bei einem Grundstück nebst Inventar, z. B. einem Landgut, mit einer Wirtschaftseinheit zu tun, deren Bestand durch einen Austausch und die Ausscheidung gewisser Betriebsteile nicht gefährdet wird, deren ordnungsmäßiger Betrieb vielmehr eine laufende Auswechslung der Betriebsmittel zum Zwecke ihrer Erneuerung geradezu erfordert.

Bei der Anwendung des § 1048 BGB. auf das Unternehmen erscheint aber die Begrenzung der Dispositionsbefugnis auf die beweglichen Sachen weder notwendig noch begründet.

Ein Grundstück nebst Inventar ist eine Wirtschaftseinheit, deren Erhaltung an den Bestand des Grundstücks geknüpft ist. Durch einen Austausch des Grundstücks oder erheblicher Grundstücksteile gegen andere würde die Identität der Wirtschaftseinheit aufgehoben werden. Das Inventar spielt dagegen eine untergeordnete Rolle. Dies kommt schon darin zum Ausdruck, daß es zum Grundstück meist im Verhältnis von Zubehör zur Hauptsache stehen wird[118]. Anders ist es beim Unternehmen. Auch hier spielt ein Grundstück oft eine beherrschende Rolle. Aber es ist für den Begriff des Unternehmens nicht wesentlich und es verliert zudem an Bedeutung, je größer das Unternehmen ist und je mehr Grundstücke es umfaßt. Das einzelne Grundstück tritt dann in eine Reihe mit den beweglichen Sachen und Rechten des Unternehmens und bildet einen ihnen gleichgeordneten Bestandteil der Wirtschaftseinheit. Deren Wesensgleichheit bleibt gewahrt, auch wenn einzelne Grundstücke aus dem Unternehmen ausscheiden oder neue hinzutreten.

Man spricht nun allerdings auch beim Unternehmen häufig von einem Zubehör. Allein dieser Begriff kann zu einer Unterscheidung

[116] Staub-Bondi, Anm. 26 zu § 22; Lehmann-Ring, Anm. 5 zu § 25.

[117] Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 35 zu § 22; Wieland, I, S. 267; Nußbaum, S. 43; Jacusiel, S. 52; vgl. auch Pisko, a. a. O., S. 230.

[118] Staud., Bem. I, 1 b zu § 586. Inventar ist nicht immer Zubehör. Vgl. RGR.-Komm. zu § 98, 1.

von austauschfähigen und nicht austauschfähigen Gegenständen[119] beim Unternehmen nicht dienen. Denn unter Zubehör versteht man hier entweder nur alle beweglichen Sachen, die nicht Bestandteile sind, und die zur Durchführung und Erhaltung des Unternehmens notwendig und bestimmt sind[120], oder man versteht darunter sämtliche im Unternehmen gegliederten Sachen und Rechte[121].

Mit der ersten Begriffsbestimmung würde man wichtige Unternehmensteile außer Acht lassen, die wegen ihrer Abnutzung im Betriebe der wiederkehrenden Erneuerung bedürftig sind, trotzdem aber während ihrer Benutzung im Unternehmen Bestandteile darstellen, wie z. B. eingebaute Maschinen[122]. Der zweite, weitere Zubehörbegriff deckt sich mit dem des Unternehmensbestandteils, wobei letzterer jedoch der richtigere ist, weil das Zubehör die Beziehung auf eine Sache voraussetzt, die im Unternehmen als solchem nicht gegeben ist[123]. Als Unternehmensbestandteile aber sind Grundstücke, bewegliche Sachen und Rechte vollkommen gleichwertige Objekte, da für das Funktionieren der Organisationseinheit alle gleich wichtig sind.

Daraus folgt, daß die Dispositionsbefugnis des Nießbrauchers bei allen Unternehmen, mag ein Grundstück zu ihnen gehören oder nicht, genau die gleiche sein muß. Ist aber bei den Unternehmen ohne Grundstück, wie anerkannt[124], der Nießbraucher zur Verfügung über die beweglichen Gegenstände, d. h. über alle körperlichen Gegenstände des Unternehmens befugt, dann muß sich auch bei den Unternehmen mit Grundstücksbestand die Verfügungsbefugnis des Nießbrauchers auf alle Gegenstände ohne Ausnahme, also auch auf die Grundstücke erstrecken. Eine Einschränkung ergibt sich auch für letztere nur von der Seite des Unternehmens her. Seine Identität darf durch die Verfügungen des betriebsführenden Nichteigentümers nicht gefährdet oder zerstört werden.

Die Verfügungsbefugnis des DRG. gem. § 6 Abs. 2 RbGes. ist also nichts weiter als die Verfügungsbefugnis, die jedem Nießbraucher eines Unternehmens in entsprechender Anwendung des § 1048 BGB. zusteht.

Auch der Erwerb des Reiches durch Rechtsgeschäfte der DRG. gem. § 6 RbGes. gliedert sich dem Nießbrauch am Unternehmen zwanglos ein.

---

[119] Vgl. über die Austauschfähigkeit von Gegenständen des Unternehmens, Oppikofer, S. 139.

[120] Pisko, a. a. O., S. 202; Müller-Erzbach, S. 76.

[121] Oppikofer, S. 113, 121 ff.; Eckhardt, ZBH. 1929, S. 176; vgl. auch J. v. Gierke, S. 78.

[122] Wieland, S. 267, nimmt hier einen Dispositionsnießbrauch an.

[123] Vgl. Herb. Meyer, Zeitschr. f. Rgesch. g. A. Bd. 48, S. 554; Eckhardt, a. a. O., S. 176.

[124] Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 33 zu § 25; Nußbaum, S. 43.

An die Stelle des Inventars in § 1048 BGB. tritt jetzt die Vermögensorganisation des Unternehmens. Der Einverleibung in das Inventar, die den Rechtsübergang auf den Inventareigentümer zur Folge hat, entspricht hier der Erwerb für die Unternehmenszwecke. Die wirtschaftliche Zuordnung von Neuerwerbungen zu einem Unternehmen ist aber nicht, wie die Einverleibung, ein rein tatsächlicher Akt, der von dem Erwerb unabhängig ist. Die Zuordnung geht nicht selbständig neben dem Erwerb her. Die Bestimmung der neuen Sache für das Unternehmen ist vielmehr eine Willensrichtung des Nießbrauchers, die nicht erst in der Indienststellung der Sache für das Unternehmen enthalten ist, sondern ihr vorangeht und schon in und vor dem Übereignungsgeschäft vorhanden ist. Ist der Erwerb für Zwecke des Unternehmens vollzogen, so hat damit die wirtschaftliche Zuordnung stattgefunden und die Bereicherung des Unternehmens tritt ein.

Damit sind die letzten Schwierigkeiten beseitigt, die dem Versuch entgegenstanden, die vermögensrechtliche Stellung der DRG. als Nießbrauch darzustellen: Das Nutzungsrecht der DRG. ist der — im Sinne der herrschenden Lehre des Handelsrechts verstandene — unternehmensrechtliche Nießbrauch an der deutschen Reichsbahn.

c) Die Folgerungen aus dieser Ansicht.

aa) Die Stellung der DRG. als Nießbraucherin im einzelnen.

Die Auffassung des Nutzungsrechts der DRG. als Nießbrauch am Unternehmen hat zur Folge, daß man in allen Fällen, in denen das RbGesetz selbst über vermögensrechtliche Zweifelsfragen zwischen Reich und DRG. keine Auskunft gibt, die im Handelsrecht für den Unternehmensnießbrauch ausgebildeten Rechtsgrundsätze anzuwenden hat. Dabei ist nach der oben entwickelten Ansicht entsprechend der herrschenden Lehre von den Bestimmungen der §§ 1030 ff. BGB. auszugehen.

Für den Umfang der Berechtigung der DRG. ergibt sich hiernach im einzelnen folgendes:

Gem. § 1030 BGB. hat die DRG. das Recht, sämtliche Nutzungen (§ 100 BGB.) aus den Gegenständen des Reichseisenbahnvermögens zu ziehen. Die DRG. kann die Sachen demnach nicht nur unmittelbar im Reichsbahnbetrieb gebrauchen, sondern auch durch Abschluß schuldrechtlicher (Miete, Pacht) oder dinglicher Rechtsverhältnisse[125] aus ihnen Erträge zu gewinnen versuchen. Dabei müssen die dinglichen Rechte, die die DRG. bestellen will, sich im Rahmen ihres eigenen Nutzungsrechts halten, d. h. insbesondere zeit-

[125] Vgl. Kohler, Iher. Jb. Bd. 24 S. 313; auch Planck, Bem. 2a zu § 1048, S. 807.

lich mit dem Ablauf des Betriebsrechts enden[126]. Sollen sich irgend welche Lasten über den 1. Januar 1965 hinaus erstrecken, so bedarf dies der Zustimmung der Reichsregierung. § 8 Abs. 2 RbGes. schreibt das für die dingliche Sicherung von Krediten ausdrücklich vor.

Die engen Vorschriften der §§ 1036, 1037 BGB. über die Nutzungs- und Umgestaltungsbefugnis des Nießbrauchers sind auf die DRG. nur modifiziert anwendbar. Daraus, daß der Nießbrauch an den eine wirtschaftliche Einheit bildenden Sachen eines Unternehmens und nicht an einzelnen Sachen bestellt ist, folgt, daß es auf die Erhaltung jeder einzelnen Sache in ihrer bisherigen wirtschaftlichen Bestimmung nicht ankommen kann. Für den Unternehmensnießbraucher ist der vorliegende Gesamtcharakter des Unternehmens entscheidend; ihn hat er aufrecht zu erhalten (entspr. §§ 1036, 1037). Innerhalb dieser Schranke aber hat er bezüglich der Einzelsachen eine im Interesse des Unternehmensganzen gelegene weitgehende Bewegungsfreiheit. Er ist gegebenenfalls durchaus berechtigt, Änderungen in der Betriebsordnung und an den einzelnen Gegenständen des Unternehmens vorzunehmen. Für die DRG. zeigt sich dies schon darin, daß sie Gegenstände vom Eisenbahndienst entwidmen und damit ihren Gebrauchszweck entscheidend ändern kann. Sie ist zu solchen Änderungen in der wirtschaftlichen Bestimmung der einzelnen Gegenstände umsomehr befugt, als sie, wie jeder Unternehmensnießbraucher, nicht nur das Recht zur Betriebsführung, sondern auch die Pflicht einer ordnungsmäßigen Bewirtschaftung hat[127]. Die Befugnis, im Rahmen der Gesamtbewirtschaftung einzelne Gegenstände wesentlich umzugestalten, folgt vor allem auch aus der Pflicht der DRG. (§ 9), die Reichseisenbahnanlagen nach den Bedürfnissen des Verkehrs (und dem jeweiligen Stande der Technik) weiter zu entwickeln.

Die DRG. kann also z. B. Kies- und Sandgruben, deren Ausbeute sie zur Herstellung ihrer Gleisanlagen benötigt, abweichend von § 1037 Abs. 2 BGB. auf den zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen Grundstücken beliebig anlegen, sie kann ein außer Dienst gestelltes Bahnhofsgebäude als Ausstellungshalle verpachten, überflüssige ehemalige Rangieranlagen in Sportplätze für die Reichseisenbahnangestellten umwandeln.

Die Befugnis zur Umgestaltung findet ihre Grenze aber an der Bestimmung der Gesamtanlagen. So kann die DRG. als Nießbraucherin z. B. nicht eine ganze Eisenbahnstrecke in eine Kraftfahrbahn umwandeln.

Da die Erhaltungs- und Erneuerungspflicht der DRG. weit über die engen Schranken des § 1041 hinausgeht und auch ungewöhnliche

[126] Vgl. Kohler, a. a. O. — Siehe § 41 RbGes.: „lastenfrei".

[127] Lehmann-Ring, Anm. 5 zu § 25; Dür.-Hach.-Hoeniger, a. a. O.; Wieland, I, S. 268.

Erneuerungen umfaßt, ist die Anzeigepflicht gem. § 1042 überflüssig, und auch § 1044 nicht anwendbar. Aus der Pflicht zur Weiterentwicklung der Reichsbahnanlagen folgt, daß der Erweiterung des Nutzungsrechts gem. § 1043 hier eine allgemeinere Bedeutung zukommt. Der durch § 1039 dem Nießbrauch gegebene Rahmen wird also hier eine ständige Ausweitung erfahren.

Nicht anwendbar dürfte § 1039 bezüglich einer etwaigen Ersatzpflicht oder Sicherheitsleistung sein. Ebensowenig dürften die Sicherheitsleistung gem. § 1051 ff., die Unterlassungsklage gem. § 1053 und die Anordnung einer Verwaltung gem. §§ 1052, 1054 in Betracht kommen. Für einen Unternehmensnießbraucher, dessen Interesse vor allem auf die selbstverantwortliche Führung des Betriebes gerichtet ist, erscheint die Anordnung einer Verwaltung oder einer Sicherheitsleistung schlechthin untragbar[128], denn auf diese Weise würde ihm entweder der Betrieb selbst oder doch das Betriebskapital entzogen werden.

Das internationale Interesse an der Überlassung des Reichseisenbahnvermögens an die DRG. hätte die Übernahme solcher Bindungen durch die DRG. auch ohne Zweifel nicht zugelassen. Eine Beendigung des Betriebs- und Nutzungsrechts der DRG. im Falle einer Verletzung ihrer Pflichten gegenüber dem Reiche lag außerhalb jeder Erörterung[129]. Sie hätte die von der Reparationskommission betriebene entschiedene Loslösung der Reichseisenbahnen aus der Reichsverwaltung von vornherein in Frage gestellt. Das privatrechtliche Risiko mußte, sofern die im RbGesetz eingebauten Sicherungen: Haftung der Gesellschaftsorgane (§ 18 Stzg.). Mitwirkungsrechte des Reiches bei deren Bestellung und Aufsichtsrecht der Reichsregierung, nicht ausreichten, in vollem Umfange das Reich treffen.

Aus §§ 1045 f. folgt für die DRG. die Pflicht zur Versicherung der Nießbrauchsgegenstände, soweit die Versicherung einer ordnungsmäßigen Verwaltung entspricht. § 1047 überträgt in gewissem Umfange und im Verhältnis zum Reich als dem Eigentümer die auf den Sachen ruhenden öffentlichen und privatrechtlichen Lasten auf die DRG. Die Gesellschaft hat danach an die ihr vorgehenden dinglichen Gläubiger die laufenden Zinsen zu zahlen. Was die öffentlichen Lasten angeht, so werden der DRG. allerdings einige Erleichterungen zuteil. Die Gesellschaft ist — wie von verschiedenen sonstigen Steuern (§ 14 RbGes.) — von Grund- und Gebäudesteuern der Länder befreit. Sie hat aber wie jeder Nießbraucher Grund- und Gebäudesteuern der Gemeinden, Straßenbaukosten und -reini-

---

[128] So auch Nußbaum, S. 44 gegen Dür.-Hach.-Hoeniger, a. a. O.
[129] Vgl. auch Kühne, S. 9 f.

gungsbeiträge, Kanalisationsgebühren und sonstige Abgaben zu entrichten [130].

bb) Die Beschränkungen der Verfügungsbefugnis des Reiches.

Die Natur des Nutzungsrechts der DRG. gibt auch den Aufschluß darüber, in welcher Weise das Reich bei Verfügungen über das Reichseisenbahnvermögen beschränkt ist.

Aus der Dinglichkeit des Nutzungsrechts folgt, daß das Reich Sachen des Reichseisenbahnvermögens nur belastet mit dem Nießbrauch der DRG. veräußern kann. Das würde gegenüber den Veräußerungen anderer Eigentümer über ihre mit Nießbrauchsrechten belasteten Sachen zunächst keine Abweichung bedeuten. Hier liegt jedoch insofern eine Besonderheit vor, als die DRG. mit dem Nutzungsrecht auch die Dispositionsbefugnis über die Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens erhalten hat. Auch dieses Veräußerungsrecht der Gesellschaft darf durch etwaige Verfügungen des Reiches nicht beeinträchtigt werden, sondern muß ihr bei jeder Veräußerung durch das Reich vorbehalten bleiben [131].

Das RbGesetz hat diese Schwierigkeit nicht in der Weise gelöst, daß es dem Reiche deshalb jede Verfügungsbefugnis über das Reichseisenbahnvermögen entzog, was vielleicht nahegelegen hätte [132]. Das BGB. hat in dem diesem Dispositionsnießbrauch ähnlichen Falle der mit Verfügungsgewalt bekleideten Nutzverwaltung des Mannes am eingebrachten Gut der Frau dieser zwar die Verfügungsgewalt über ihr Eigentum genommen (§ 1395 BGB.) [133]. Aber diese ausdrücklich ausgesprochene Beschränkung kann auf den Verfügungsnießbrauch der DRG. nicht ohne weiteres übertragen werden, da er eine Sondervorschrift darstellt [134].

Eine Beschränkung des Reiches bei Verfügungen über Reichseisenbahnvermögen ergibt sich lediglich aus der Praxis, und hier führt die Unantastbarkeit der Veräußerungsbefugnis der DRG. allerdings dahin, daß das Reich einzelne Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens nicht veräußern kann, sofern nicht die DRG. vorher ihr Nutzungsrecht daran aufgibt. Denn es würde sich kaum ein Erwerber finden, der das Risiko auf sich nähme, durch eine nochmalige Veräußerung der DRG. sein Eigentum wieder zu verlieren.

Praktisch bedeutsam wird die Veräußerungsbefugnis des Reiches deshalb erst dort, wo die der DRG. endet: bei ganzen Eisen-

---

[130] Sarter-Kittel, S. 52 f.

[131] Vgl. Kohler, Iher. Jb. Bd. 24, S. 321.

[132] Vgl. Kohler, Arch. civ. Prax. Bd. 107, S. 261 f.

[133] Kohler, Arch. civ. Prax. Bd. 107, S. 261.

[134] Vgl. Kohler, a. a. O., S. 262, über die allgemein ablehnende Haltung des BGB.

bahnstrecken. Die DRG. ist nämlich gem. § 6 Abs. 2 S. 1 RbGes. zur selbständigen Veräußerung[135] einzelner Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens, nicht aber ganzer Strecken berechtigt. Schon zur Einstellung des Betriebes einer Reichsbahnstrecke bedarf die Gesellschaft der Genehmigung der Reichsregierung (§ 31 RbGes.). Umsomehr muß sie die Zustimmung des Reiches als des Eigentümers haben, wenn sie eine solche Strecke an einen Dritten veräußern will. Das galt schon für das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" auf Grund der VO. vom 12. 2. 1924, die in § 4 Abs. 1 S. 2 ausdrücklich vorschrieb, daß das Unternehmen zur Veräußerung einzelner Strecken der Reichseisenbahnen nicht befugt sei.

Verfügungen des Reiches über ganze Reichsbahnstrecken sind demnach praktisch nur durch Nutzungsrecht der DRG. und nicht auch durch deren Dispositionsbefugnis gehemmt.

Für die Belastungen des Reichseisenbahnvermögens durch das Reich ergibt sich praktisch eine Beschränkung aus der Zwangsvollstreckung, soweit eine solche nicht wegen der Eigenschaft der Gegenstände als öffentliche Sachen von vornherein ausgeschlossen ist. Bleibt das Recht der DRG. nämlich in der Zwangsversteigerung bestehen und das ist bei Grundstücken immer dann der Fall, wenn für den Nießbrauch nicht durch eine Geldrente gem. §§ 92 Abs. 2, 121 ZVG. Ersatz geleistet wird[136], dann bleibt der DRG. auch ihre Dispositionsbefugnis erhalten. Diese Beschränkung wird kaum ein Erwerber in der Zwangsversteigerung in Kauf nehmen wollen. Die lastenfreie Ersteigerung eines Reichsbahngrundstücks aber wird meist an der Höhe der zu zahlenden Geldrente, deren Höchstgrenze erst bei dem 25fachen Jahreswert des Nießbrauchs liegt (§ 121 ZVG.), scheitern. Damit ergibt sich, daß auch Belastungen durch das Reich, ohne daß die DRG. auf ihren Nießbrauch an dem betroffenen Grundstück verzichtet, wenig praktisch sein werden.

cc) Die Beendigung des Nutzungsrechts der DRG.

Die für den Unternehmensnießbrauch geltenden Grundsätze sind auch für die Rechtslage der DRG. am Ende des Betriebsrechts maßgebend, soweit nicht das RbGesetz eine eigene Regelung getroffen hat.

Der Bestimmung des § 1055 Abs. 1 BGB. über die Rückgabe der Nießbrauchssache entspricht § 41 RbGes. Danach hat die DRG. die Reichseisenbahnen samt allem Zubehör mit allen Nebenbetrieben lastenfrei in ordnungsmäßigem Zustand wieder an das Reich zu

[135] Anders bei Belastungen. Vgl. die einheitliche Hypothek an den Reichseisenbahnen gem. § 8 Abs. 5.

[136] Auf die Anmeldung des nicht eingetragenen Nießbrauchs durch die Gesellschaft kann es dabei nicht ankommen. Sie wird immer zu berücksichtigen sein. (§ 52 ZVG.).

übergeben, d. h. ihm den Besitz wieder einzuräumen[137]. Dabei dürfte die DRG. aber weder zu einem Verwendungsersatz (§ 1049 BGB.) noch zur Wegnahme einer Einrichtung berechtigt sein[138]. Beides würde der Erneuerungspflicht des Unternehmensnießbrauchers widersprechen[139]. Nimmt ein Unternehmen einen Aufschwung, so kann auch die Schaffung größerer Neuanlagen durchaus im Rahmen der Betriebspflicht liegen. Auf die Unanwendbarkeit des § 1049 BGB. deutet auch der Gebrauch des Wortes „unentgeltlich" in § 41 RbGes. hin.

Auf die Abwicklung der die Dauer des Nießbrauchs der DRG. überschreitenden Miet- und Pachtverhältnisse ist § 1056 BGB. anzuwenden.

Die Rückgabe der zur ordnungsmäßigen Betriebsführung nötigen Betriebsvorräte ist in § 41 RbGes. ausdrücklich vorgeschrieben. Diese Rückübereignungspflicht würde schon aus der — für das Unternehmen modifizierten — Anwendung des § 1067 BGB. folgen. Für den Unternehmensnießbrauch gilt § 1067 nämlich nicht in der Form, daß der Nießbraucher verpflichtet ist, dem Besteller nach der Beendigung des Nießbrauchs den Wert zu ersetzen, den die Sachen zur Zeit der Bestellung hatten[140]. Das wäre gleichbedeutend mit der Vernichtung des Unternehmens. Der Besteller müßte das ohne die Betriebsvorräte nicht lebensfähige Unternehmen erst wieder aufbauen[141]. Die Vertreter des Handelsrechts halten § 1067 BGB. deshalb nur in der Form für anwendbar, daß die verbrauchbaren Sachen in ihrem bei Beendigung des Nießbrauchs vorhandenen Bestande in natura herauszugeben und nur insoweit noch ein Wertersatz zu leisten sei, als der Wert dieser Sachen hinter dem der überlassenen Sachen zurückbleibt[142]. Auch diese Lösung wird indessen den wirtschaftlichen Verhältnissen nicht gerecht. Ein Unternehmen kann ohne besonderes Zutun des Nießbrauchers mit der Konjunktur einen Aufschwung nehmen und es kann zurückgehen, ohne daß ihn ein Verschulden trifft. Der Eigentümer kann aber nicht mehr verlangen, als daß ein der Geschäftslage zur Zeit der Rückgabe entsprechender Sachbestand zurückerstattet wird und daß sich diese Geschäftslage aus einer ordnungsmäßigen Wirtschaftsführung des Nießbrauchers ergeben hat[143].

---

[137] Vgl. Schulze, Anm. 2 zu § 41, S. 84.

[138] Vgl. Heim, S. 63.

[139] Vgl. Jacusiel, S. 54; Planck, Bem. 4 vor § 1085.

[140] So anscheinend Neufeld-Schwarz, a. a. O.; dagegen: Wieland, I, S. 257; Planck, Nußbaum, a. a. O.; Isay, S. 167.

[141] Isay, a. a. O., vgl. auch Pisko, Ehrenbergs Hdb. Bd. II, 1, S. 230 f.

[142] Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 36 zu § 25; Isay, S. 167, Nußbaum, S. 43; Wieland, I, S. 268.

[143] Wieland, I, S. 257; Dür.-Hach.-Hoeniger, Anm. 36 zu § 25; Planck, Bem. 4 vor § 1085.

Dieselbe Rückgabepflicht trifft auch die DRG. bezüglich ihrer Betriebsvorräte. Man wird die in § 41 ausgesprochene Verpflichtung der DRG., die „nötigen" Betriebsvorräte zu übergeben, nur als eine Mindestpflicht auffassen können. Sind darüber hinaus überflüssige Betriebsvorräte vorhanden, die die DRG. zur Zeit des Ablaufs des Betriebsrechts noch nicht wieder abgestoßen hat, so sind auch diese dem Reiche zu übertragen.

Die Rückübereignungspflicht (entspr. § 1067) muß wie für die Betriebsvorräte auch für die Kassenbestände der Gesellschaft gelten, für die eine ausdrückliche Regelung in dieser Hinsicht nicht besteht. Es ist anzunehmen, daß das in den Kassen der Geschäftsstellen der DRG. vorhandene Bargeld auf die Reichseisenbahnverwaltung ebenso wieder übergeht, wie es bei der Übertragung des Eisenbahnbetriebs auf die DRG. der Fall war.

Die Beteiligungen, sowie alle Rechte und Verpflichtungen aus der laufenden Betriebsführung gehen in derselben Form, wie sie der DRG. übertragen wurden, mit dem Erlöschen des Nießbrauchs wieder auf das Reich über.

Damit tritt die DRG. in das Stadium der Liquidation ein. An ihrem Ende steht als Heimfallberechtigter wiederum das Reich, als das Muttergemeinwesen der öffentlichen Anstalt[144]. Das Vermögen der Gesellschaft, das nach Berichtigung aller Schulden — mit Ausnahme der vom Reiche übernommenen — verbleibt, fällt dem Reiche zu (§ 42 RbGes.).

---

[144] Vgl. Gierke, DPr. I, S. 644; Gen. Th., S. 868; O. Mayer, Bd. II, S. 340 f.

Lebenslauf.

Am 26. 1. 1911 wurde ich als zweiter Sohn des Fabrikanten Franz Thiemann und seiner Ehefrau Gertrud, geb. Siewers, in Rixdorf bei Berlin geboren. Von Ostern 1917 ab besuchte ich die Vorschule, sodann, ab 1920, das Realgymnasium zu Berlin-Treptow, das ich im März 1929 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Danach wandte ich mich dem Studium der Rechtswissenschaft zu. Ich studierte nacheinander: 4 Semester in Heidelberg, 2 Semester in Berlin und 2 Semester in Halle. Meine Lehrer waren die Professoren Endemann, Engelhardt, Groh, Gutzwiller, Jellinek, Levy, Mitteis, Lederer, Radbruch und Alfred Weber in Heidelberg; Bornhak, Bruns, Dersch, Klee, Kohlrausch, Nußbaum, Peters, Smend, Stutz und Wolff in Berlin; Bilfinger, Boehmer, Dahm, Finger, Fleischmann, Hein, Joerges, Kisch, Kitzinger, Ruth, Rudolf Schmidt, Aubin und Jecht in Halle.

Am 29. 6. 1933 bestand ich bei dem Oberlandesgericht in Naumburg S. die erste juristische Staatsprüfung. Seit September 1933 befinde ich mich als Gerichtsreferendar im Vorbereitungsdienst. Zur Zeit werde ich bei dem Landratsamt des Kreises Niederbarnim beschäftigt.

Die Anregung zu der vorliegenden Arbeit verdanke ich Herrn Professor Dr. Boehmer, jetzt in Frankfurt a. M. Für Ratschläge und Förderung bei der Anfertigung der Arbeit bin ich Herrn Professor Dr. Reinhardt, jetzt in Königsberg, sowie insbesondere dem Berichterstatter, Herrn Dozenten Dr. Isele, dankbar.

Die mündliche Prüfung bestand ich am 24. 6. 1936.